

Serial **BUKU** Otomotif

substitusi komponen sepeda motor



HONDA • YAMAHA • SUZUKI • KAWASAKI • MINERVA 150R
SPAREPART • KAKI-KAKI • REM • KOPLING

KATEGORI: OTOMOTIF
ISBN: 9792366008



36907127101
PINM 120126

Rp 35.000

OTOMOTIFGROUP

SUBSTITUSI KOMPONEN SEPEDA MOTOR

Hak cipta pada PT Dunia Otomotifindo
Hak cipta dilindungi Undang-undang
All rights reserved

Penulis: Tim **OTOMOTIF**
Foto: Tim **OTOMOTIF**
Tata Letak dan Desain Cover: Tim **OTOMOTIF**

Diterbitkan pertama kali oleh:
PT Dunia Otomotifindo

Jakarta, 2012

Dicetak:
Percetakan PT Gramedia, Jakarta
(Isi di luar tanggung jawab percetakan)

UNDANG-UNDANG NOMOR 7 TAHUN 1987
Tentang Hak Cipta Pasal 44

1.
Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak mengumumkan atau memperbanyak suatu ciptaan atau memberi izin untuk itu, dipidana dengan pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan / atau denda paling banyak Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah)

2.
Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta sebagai mana dimaksud dalam ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan / atau denda paling banyak Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah)

Pengantar

TAK ADA ASLI SUBSTITUSI PUN JADI

Komponen substitusi merupakan salah satu pemecah kebuntuan dalam mencari spare part, untuk sepeda motor misalnya. Bisa karena harga komponen aslinya mahal, susah didapat atau malah kualitas penggantinya justru lebih baik.

Fenomena mencari komponen alternatif dari berbagai varian atau merek kendaraan, masih jadi pilihan. Komponen substitusi bisa yang bersifat *fast* atau *slow moving*. Biasanya dipilih untuk memperbaiki kinerja atau menambah kenyamanan berkendara.

Gonta-ganti komponen jamak dilakukan pada motor-motor balap, tetapi dapat juga diterapkan di kendaraan yang dipakai sehari-hari. Baik motor yang menggunakan kopling ataupun transmisi otomatis.

Boleh dibilang semua merek sepeda motor yang beredar di pasar nasional, memiliki komponen substitusi. Entah dari merek yang sama atau kawin silang menggunakan merek lain. Terpenting si pemakai kendaraan merasa tambah nyaman.

Sebut saja Honda BeAT yang tenaganya hilang sesaat, bisa pulih berkat pemakaian per CVT Vario. Atau Kawasaki yang bisa disusupkan komponen dari Yamaha dan Honda. Mulai seputar kaki-kaki, lampu, spidometer hingga jeroan mesin ada komponen substitusinya.

Pemilik motor merek Jepang, India ataupun Taiwan yang belum menemukan komponen penggantinya, kami berharap hadirnya buku 'Substitusi Komponen Sepeda Motor' ini dapat memecah kebuntuan Anda. Semoga.

Jakarta, Januari 2012

daftar isi

HONDA

Part Honda CBR150; Gak Rekomen Jeroan Mesin	6
Tensioner Keteng Honda CBR150R; Punya Motor Lokal Lebih Murah	8
Atasi Tenaga Hilang Sesaat di Honda BeAT; Pakai Per Cvt Vario	10
Relay Starter Honda Vario; Colokin Punya Mio, Aja!	11
Main dan Pilot Jet Honda BeAT; Punya Satria Fu Atau Tiger	12

YAMAHA

Retainer Spring Jupiter Z; Lebih Sip Pake Mio	14
Karet Intake Yamaha Scorpio; Pakai Karet Si Macan Dong	16
Yamaha Mio Pakai Spuyer Kaze; Bisa Bikin Irit Bbm?	18
Bushing As Link Mesin Nouvo Z; Bahan kuningan Lebih Tahan Lama	20
O-Ring Secondary Sliding Sheave CVT Mio; Pakai O-Ring Karbu Honda Grand	22

SUZUKI

Komponen Substitusi Thunder 125; Eh, Bisa Pakai Punya RX-King	24
Reflektor Lampu Depan Thunder 125 cc; Pakai Orisinal Kalajengking	26
Mekanisme Tensioner Keteng Satria FU 150; Pakai Smash, Pasti Beres	28
Kabel Spidometer Suzuki Spin Anda Putus? Murah Pakai Milik Saudaranya!	30
Relay Suzuki Skywave; Jangan Undang Petaka!	32

KAWASAKI

Komponen Kawasaki Ninja RR; Turunannya Bisa, Tetangga Juga Oke	34
Kiprok Ninja 150; Biaya Murah, Hasil 'Wah'	36

MINERVA 150R

Banyak Pakai Punya Honda	38
--------------------------------	----

SPAREPART

Spare-Part Fast Moving Bebek; Ada yang Sulit dan Mudah	40
Spare-Part Fast Moving Motor Sport; Bisa Pake Bebek Juga, Lo!	41
Spare-Part Fast Moving Skutik; Gak Perlu Banyak Ganti	42
Honda CBR 150R; Murah dan Mudah Dicari, Tetapi	43
Part Suzuki Satria F ke FXR150; Tidak Semua Sama Tetapi Bisa ..	45
Kawasaki ZX 130; Bisa Ketengan atau Satu Set	48
Bajaj Pulsar 180 DTS-i; Usah Sengsara, Onderdil Langka	50
TVS Apache RTR; Kolaborasi Dari Honda Atau Suzuki	52
Komponen Fast Moving TVS Rockz; Bisa Pakai Punya Varian Honda ..	54
Rantai Bebek; Kebanyakan Pakai Ukuran 428	56
Spuyer Karburator; Drat Dan Bentuknya Harus Sama	58
Piston; Sulap Blok Bekas Menjadi Berkelas	60
Gir; Rasio Tepat Lari Tak Tersendat?	62

KAKI-KAKI

Ganti Sil Sokbreker Depan Honda Vario; Bisa Pakai Punya Karisma ..	64
Honda Vario Pakai Cakram Blade; Lebih Lebar dan Maksimal	66
Usir Berisik di Sokbreker Depan Honda BeAT; Ganti Pakai Per Karisma!	68
Gir Set Yamaha V-Ixion; Pilihan Murah Gak Bikin Gerah	70
Per Sokbreker Yamaha Scorpio; Keras Dan Rapet? Enak, Dong! ...	72
Aplikasi Pelek Jari-jari ke Suzuki Skywave; Comot Punya Spin Versi 2008	74
Gir Roda Suzuki Thunder 125; Gigi 46-48 Punya Raja	76

REM

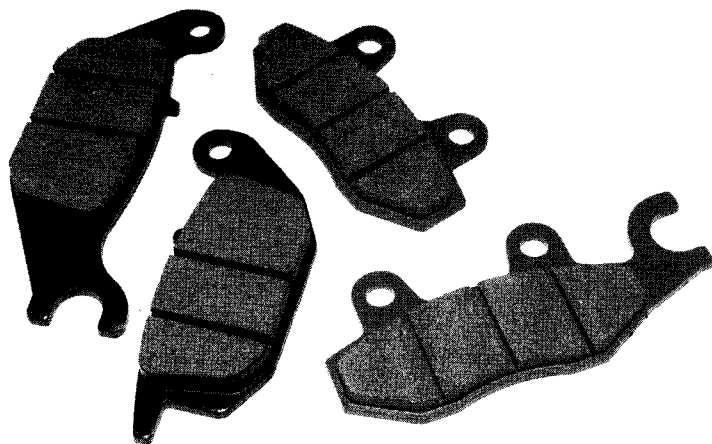
Substitusi Kampas Rem; Satu Merek Untuk Banyak Tipe	78
Kampas Rem Depan Honda Mega-Pro; Punya Supra Langsung Pasang	80
Kampas Rem Depan Mio Soul; Andalkan Punya Kakak!	82
Kampas Rem Suzuki Thunder 125; Pakai Punya Honda Supra	84
Master Rem Thunder 125; Punya Shogun SP atau Variasi	86
Kampas Rem Suzuki Satria FU 150; Punya Kaze Lebih Tebal	88
Kampas Rem Belakang Suzuki Spin; Menggigit dengan Harga Murah ..	90
Stut As Master Rem Kawasaki Kaze R; Bisa Pakai Punya Honda Supra ..	92
Kawasaki KLX 150 Pakai Kampas Rem Honda GL-Pro; Murah Namun Pakem	94
Pasang Cakram Depan Bajaj XCD 125; Pakai Pelek Pulsar 180	96
Kampas Rem Bajaj Pulsar 180 & 200 DTS-i; Sedikit Mahal, Tapi Oke ..	98
Kampas Rem Skutik; Boleh Juga Jeruk Makan Semangka	100

KOPLING

Kampas Kopling Sentrifugal BeAT; Bisa Pakai Punya Mio	102
Kampas Kopling Honda Tiger; Punya Supra Bisa Diandalkan	104
Yamaha Vega Pakai Per Kopling Suzuki Satria FU; Lebih Tebal, Makin Ngacir?	106
Kampas Kopling Yamaha Vega ZR; Pakai MX atau Karisma	108
Kampas Kopling Suzuki Satria untuk Smash; Usir Gejala Selip dan Boros BBM	111
Kampas Kopling Suzuki Satria FU; Punya Thunder 125 Lebih Murah ..	114
Kawasaki Ninja 150 Pakai Kampas Kopling Scorpio; Lebih Murah Rp 130 Ribu	116
Kawasaki KLX150 Pakai Kampas Kopling Honda Grand; Awet dan Jos	118
Bikin Enteng Kopling Bajaj Pulsar 180 DTS-i; Pakai Bawaan Yamaha Force-1	120
Karet Kopling Ganda Skutik; Biar Enggak Loncat-Loncat	122
Substitusi Per Kopling; Sesuaikan Dimensi dengan yang Asli	124
Per kopling Kymco Free LX; Keras Sekaligus Lebih Menggigit	126

PART HONDA CBR150

GAK REKOMEN JEROAN MESIN



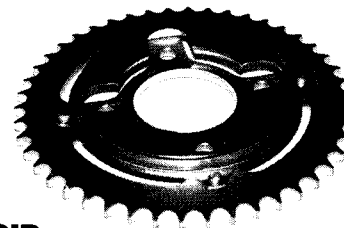
Ketika stempelnya masih CBU (completely built-up), membuat banderol onderdil Honda CBR150 jadi mahal. "Apalagi kalau diimpor pakai jalur udara. Sampai di Indonesia harganya bisa naik sampai 40%," kata Bangky, pemilik bengkel khusus CBR150, Bangky Motor Sport (BMS) di Jln. Ir. H. Juanda, Depok.

Biar gak memberatkan kocek konsumen, makanya pengiriman ditempuh lewat jalan laut. Dengan jalur alternatif ini, harga bisa ditekan hanya naik 15%. Namun tetap saja ada kendalanya. Barang yang dipesan baru akan diterima paling cepat 3 bulan.

Wah, bisa berdebu tuh CBR150, kalau nunggu kelamaan. "Tenang, ada kok beberapa barang yang bisa disubstitusi dengan bawaan motor lain. Tetapi yang jelas bukan spare part jeroan mesin lo," terang pria yang mesinnya jebol gara-gara pakai substitusi buat onderdil dalam mesin CBR-nya.

KAMPAS REM

Dengan sedikit penyesuaian bentuk, membuat komponen pengereman bawaan Suzuki Satria FU bisa dipakai ke CBR. Mau ganti yang depan atau belakang, bisa pakai barang motor bermesin DOHC ini.



GIR

Dasar satu merek, urusan ganti gir belakang ternyata bawaan asli Honda Mega Pro dan GL Pro Neo Tech juga bisa dipakai. Pilihan lain, boleh juga gunakan merek Indopart.

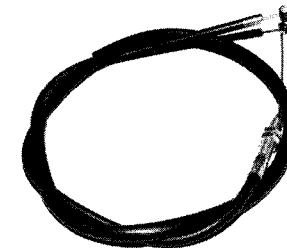
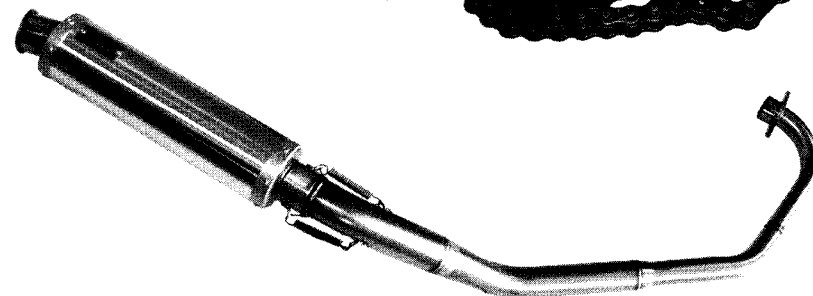
CDI

Bawaan asli CBR150, ada limitemnya. Makanya, banyak CBR-mania mengganti dengan CDI non-limiter. Ada 3 merek jadi incaran. Untuk produksi lokal, BRT dual band. Untuk yang impor, biasanya yang dicari merek Sindengen atau BRT Jepang.

KNALPOT

Ini untuk ngimbangin performa, kalo sudah pakai CDI racing.

Makanya biar sedikit gahar, knalpot diganti buatan aftermarket. Merek DBS jadi rekomendasi mekanik bengkel khusus CBR.

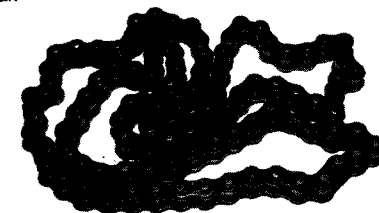


KABEL KOPLING & GAS

Meski kenyataannya punya kabel lebih panjang, tetapi onderdil orisinal Honda Mega Pro atau GL Pro bisa diaplikasikan sebagai pengganti. Selain mudah didapat, buat nebusnya juga gak terlalu mahal. Selain yang orisinal, ada merek lain, Indopart dan Aspira.

RANTAI

Tenaga besar CBR 150, butuh ukuran tebal rantai yang 428H dan panjang 128 mata. Dengan size segitu, ternyata bawaan Suzuki RGR bisa dimanfaatkan kalau rantai CBR sudah waktunya ganti, putus atau aus. Mau merek lain, ada Indopart dan Japan Star. •



TENSIONER KETENG HONDA CBR150R

PUNYA MOTOR LOKAL LEBIH MURAH



■ Motor tetap jalan sambil tunggu barang datang

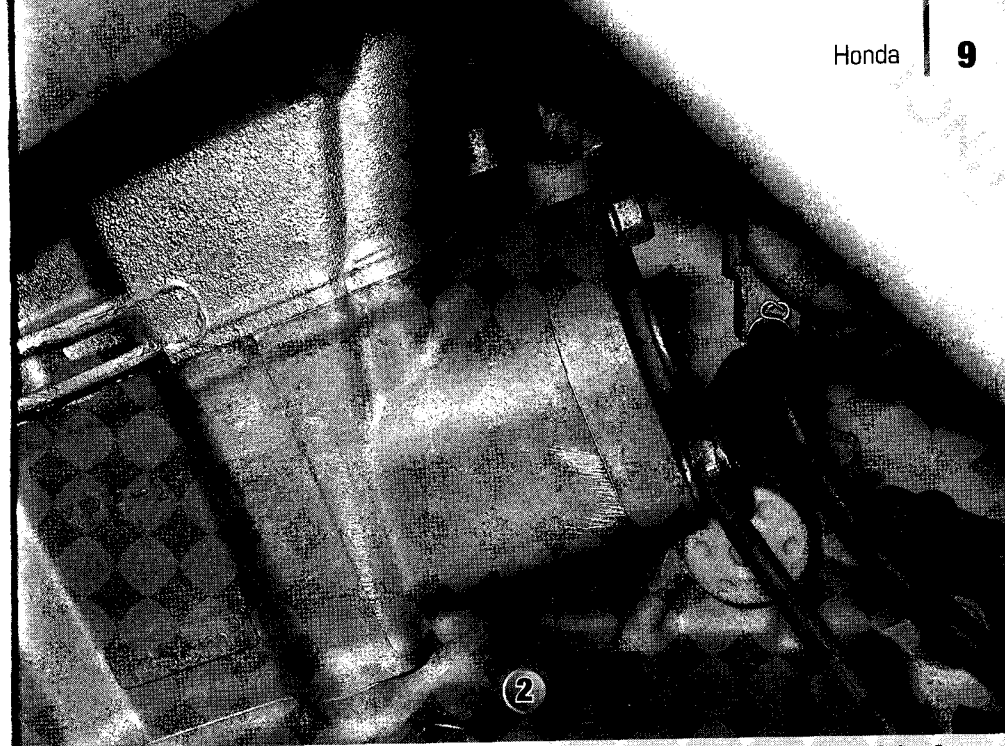
Beda dibanding motor rakitan dalam negeri, mencari *part fast moving* Honda CBR150 agak sulit. Maklum, awalnya besutan ini masuknya lewat tangan IU alias importir umum. Kalopun tersedia, ya mesti inden dulu. Harganya juga lumayan tinggi.

Seperti diakui Hendrik, bos IU Probike. "Kita harus datangkan dari luar Indonesia tempat motor ini dijual di pasaran. Serta dengan jumlah terbatas sehingga mempengaruhi biaya pengiriman," papar pria yang buka gerai di kawasan Kebon Jeruk, Jakbar.

Padahal konsumen motor ini sangat butuh. "Mau gak mau kudu pintar cari

onderdil alternatif sambil tunggu pesanan datang yang bisa sampai sebulan lebih," saran Jhonny Holle, mekanik Jhonny Holle Motorsport (JHM) di Jln. Karya II No.56, Jakbar.

Contoh tensioner. Alat yang berfungsi sebagai penjaga kekencangan keteng. "IU kebanyakan hanya stok ketengnya. Padahal untuk hasil maksimal, disarankan sekalian ganti tensioner," jelas Jhonny sembari menjelaskan keteng bakal kendur bila tekanan tensioner lemah. Payung klep riskan tubrukan sama piston. Sebab putarannya tidak sesuai dengan poros engkol gara-gara keteng meloncat dari gir sentris.



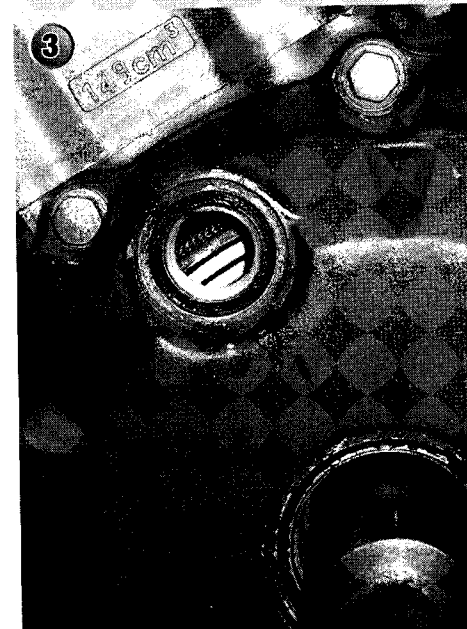
■ Gunakan kunci ring 8

■ Lakukan bareng ganti keteng

Sambil menunggu pesanan datang, bisa pakai onderdil alternatif dari motor tipe lain sebagai pengganti tensioner orisinal CBR 150R. Bisa pakai punya Honda Karisma dan Tiger atau semua varian Kymco (**Gbr.1**). Selain bentuk fisik dan batang penonjok sama. Tekanan spiral dalamnya juga sama kuatnya dengan punya CBR150R.

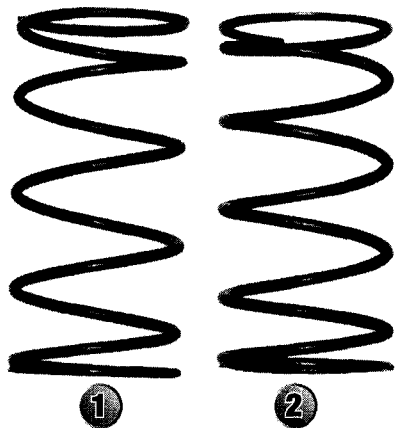
Cara ganti tensioner CBR150 pun cukup familier. Tidak jauh beda dengan motor produksi lokal. Buka dua baut besar di tutup girboks mesin sebelah kiri dengan obeng plus. "Ini lubang tempat mengintip tanda top dan lubang baut untuk memutar magnet mencari top di kepala silinder," jelas Jhonny Holle sambil beri contoh (**Gbr.2**). Lanjutkan membuka dua baut pengunci tensioner keteng (**Gbr.3**). Cabut dan ganti dengan tensioner alternatif.

Kata Jhonny, part pengganti ini bisa tahan 6 bulanan. Lumayan, kan? •



ATASI TENAGA HILANG SESAAT DI HONDA BEAT

PAKAI PER CVT VARIO



Beberapa pemilik Honda BeAT mengeluhkan, akselerasi skutik PT Astra Honda Motor (AHM) ini kadang seperti kosong sesaat. "Terutama waktu grip gas ditutup dan mau dibuka kembali. Atau saat suhu mesin sudah meninggi karena sering diberi putaran tinggi," ujar Mr. Testo (tim test ride OTOMOTIF) yang merasakan hal sama kala menguji skutik Honda berkapasitas 108 cc ini.

Ada yang berasumsi, hal itu merupakan konsekuensi dari suplai bensin yang terlalu dicekik guna mengejar irit. "Terutama pasokan campuran gas di putaran bawah. Sehingga kalau gas dibetot tiba-tiba, akselerasi seperti *nahan* sesaat kayak telat bensin," prediksi Tommy Huang, bos BRT di Cibinong, Jabar.

Namun tidak begitu hasil investigasi Adi Sutisna, bos RC Speed di Rempoa, Ciputat, Tangerang. "Dari beberapa eksperimen yang saya lakukan, kendala tenaga yang suka *kosong* tiba-tiba itu akibat per

CVT-nya yang telat mendorong balik puli skunder. Sehingga putaran *belt* jadi slip sesaat," beber Adi. Kok bisa?

Tentu bisa, yakin Adi yang kembali menjelaskan kalau problem tersebut lantaran konstruksi per CVT BeAT dirancang terbalik dari saudara tuanya, Honda Vario.

"Arah ulir pernya (**Gbr.1**) searah jarum jam atau searah putaran puli skunder. Sehingga ketika puli berkitir kencang dan per yang mengalami tekanan, daya dorong baliknya jadi kurang menekan alias *ngambang*. Akibatnya puli tidak menutup cepat saat grip gas ditutup. Efeknya, waktu gas dibuka kembali *belt* jadi selip. Itu yang membuat tenaga seolah-olah hilang sesaat," terang Adi.

Berbeda dengan per CVT Vario yang kontur ulirnya searah putaran puli (**Gbr.2**) atau berlawanan arah jarum jam. "Kontur demikian membuat tekanan per bersifat *ngelawan* waktu puli berputar. Semakin puli bergerak membuka dan menekan per, maka usaha per akan semakin keras mendorong balik puli untuk bergerak rapat dan terhindar dari selip," lanjut Adi. Lantas bagaimana solusi menghilangkan problem tenaga BeAT yang seolah-olah suka *ngilang* itu?

"Ganti *aja* per CVT-nya pakai punya Vario. *Toh*, diameter lingkaran pernya sama dengan punya BeAT, sehingga bisa langsung *plek* ke CVT BeAT. Meskipun batang per Vario lebih gede dikit dari BeAT," saran Adi yang mengaku trik ini sudah diuji coba jalan jarak jauh Jakarta-Bandung (pp) dan ia tidak lagi menemui kendala itu. •

RELAY STARTER HONDA VARIO

COLOKIN PUNYA MIO, AJA!

Sebut saja Andre, konsumen Asep dari bengkel umum Padepokan Motor Sport (PMS) ini, mengeluhkan soal aki Honda Vario-nya yang sering tekor bila 5-8 kali start dan motor enggak mau nyala.

"Padahal skutik yang belinya pertengahan 2007 dan jadi andalanku ini enggak ada yang diubah alias masih standar," ucapnya. Kemudian Asep yang *workshop*-nya di Jln. Sentosa, Depok melakukan beberapa pengecekan.

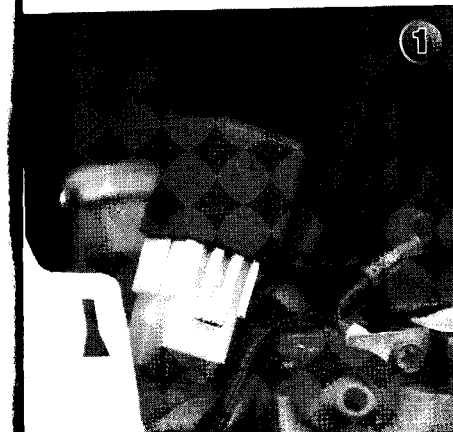
Kesehatan aki jadi bagian pertama kali yang dicek dan hasilnya perangkat ini belum soak. "Bila begini adanya, bisa jadi karena umur pakai relay atau bendix yang fungsinya sebagai penampung arus dari aki untuk kebutuhan dinamo starter, sudah enggak bekerja. Makanya arus listrik dari aki langsung tersedot dan akibatnya seperti Varionya si Andre," ucapnya (**Gbr.1**).

Meski kemungkinan penyebabnya sudah ditemukan, namun penggantian relay baru enggak bisa serta merta dilakukan. Karena saat itu untuk beli *part* ini mesti inden paling lama 2 minggu.

Cari substitusinya, adalah langkah berikut yang dilakukan. "Ketemu dengan merek yang sama adalah bendix bawaan Honda Supra X 125," kata Asep (**Gbr.2**).

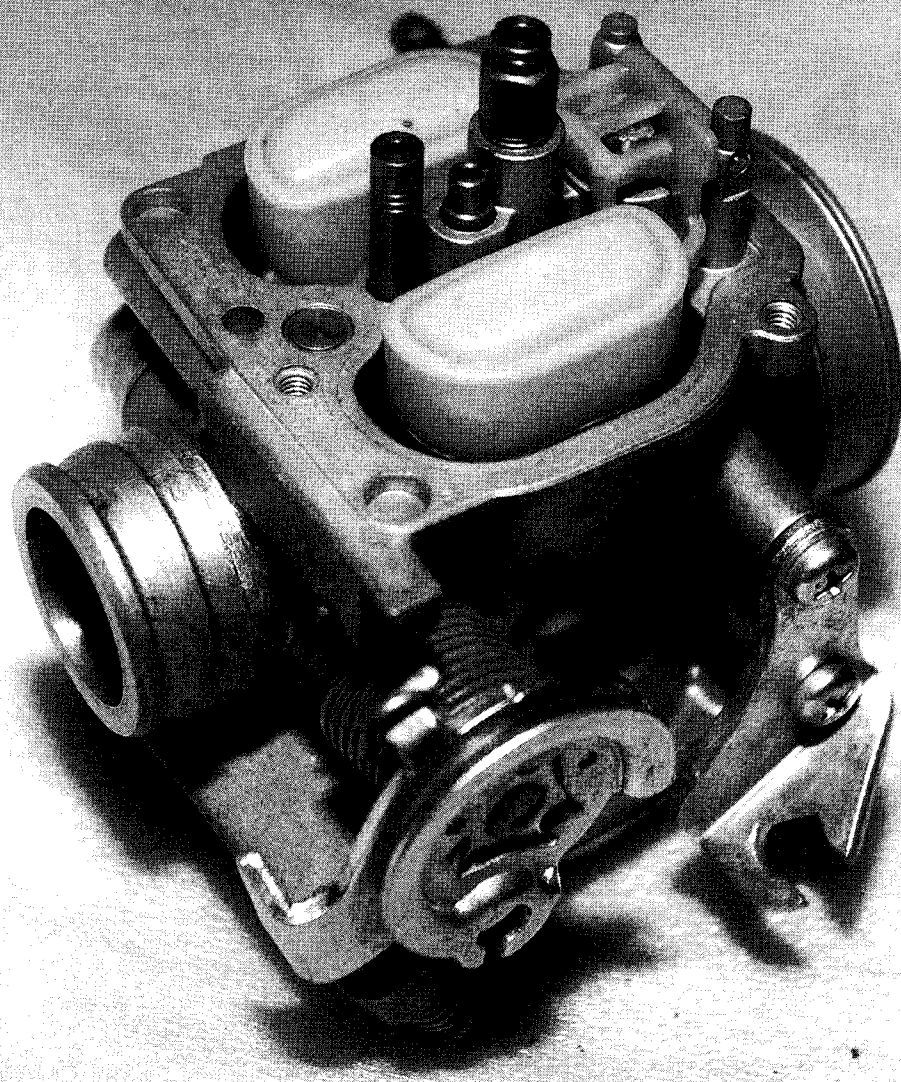
Dasar iseng, dealer Yamaha didatangi dan relay starter sama-sama skutik yang dicari. Oleh bagian spare part dealer tersebut dibawakan bendix Mio, karena model kaki-kakinya sama (**Gbr.3**). Bendix tersebut langsung ditebus lalu dipasang ke Vario Andre.

Dites langsung *bruumm...*, uji coba dilanjutkan dengan distarter, tetapi mesin Vario enggak perlu nyala. "Hasilnya sampai 5-8 kali tetap greng," tutur Asep. •



MAIN DAN PILOT JET HONDA BeAT

PUNYA SATRIA FU ATAU TIGER



Salah satu cara untuk upgrade performa Honda BeAT yang *plug and play* (PnP) adalah dengan mengganti knalpot standar ke produk aftermarket. Dengan cara ini, tenaga motor bisa terdongkrak sampai 10%.

Dalam melakukan penggantian perangkat gas buang, biasanya menuntut suplai bahan bakar yang agak boros dari standarnya. "Caranya dengan menaikkan

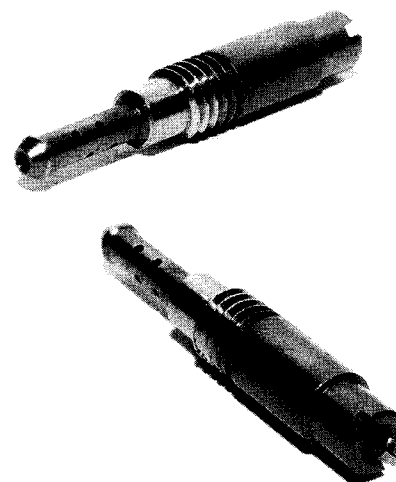
ukuran *main jet* maupun *pilot jet*. Untuk kebutuhan motor standar, kenaikan maksimalnya 1 sampai 2 step," ungkap Ewin, mekanik Wins Motor di Jl. Raya Kelapa Dua, Jakbar.

Nah, saat kondisi motor masih baru keluar, belum banyak tersedia main dan pilot jet yang khusus buat BeAT. Namun penggantian dua hal tersebut tetap bisa dilakukan. Mau tau caranya?

PILOT JET

Urusan suplai bahan bakar dari posisi *idle* sampai putaran mesin menengah, diwakili perangkat yang satu ini. Bila saat mengaplikasi knalpot, ukuran main jet mesti diperbesar maka pilot jet juga mesti ikut di-upgrade ukurannya.

Bila ukuran standarnya 35, maka menaikkan ukurannya antara 38-40. Agar bisa dapat ukuran yang dimaksud, pakai pilot jet bawaan Honda Karisma. "Secara fisik bentuknya sama persis dengan bawaan BeAT," tutur Ewin yang kasih harga tebus sama dengan beli main jet alias Rp 20 ribu.

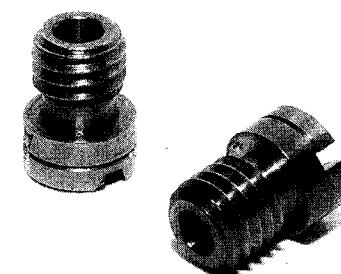


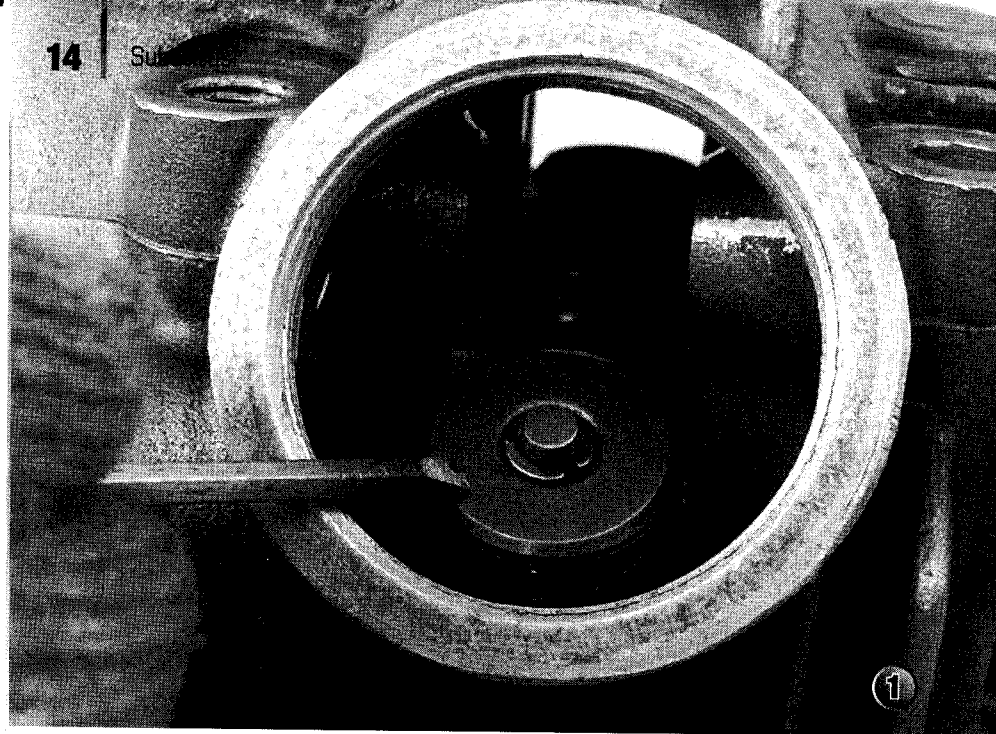
MAIN JET

Secara fungsi, *part* ini sebagai penyuplai bahan bakar untuk putaran mesin menengah ke atas. Pada standar BeAT ukuran yang dipakai 100. Nah bila mengaplikasi knalpot *aftermarket*, biar putaran menengah ke atasnya enggak tercekik, maka ukuran main jetnya mesti dibikin lebih besar.

Ukuran 1-2 step dari standar bawaan BeAT, berarti mengaplikasi *main jet* ukuran 102 atau 105. "Bisa juga lebih gede dari itu, bila memang mesin BeAT sudah di-upgrade," lanjutnya.

Nah, agar pilihan ukurannya banyak, maka bisa pakai main jet *aftermarket* yang biasanya dipakai buat Suzuki Satria FU atau Honda Tiger. Enggak hanya secara fisiknya sama, tetapi model ulir *drat* kasar yang bikin main jet 2 motor ini bisa masuk ke BeAT. •





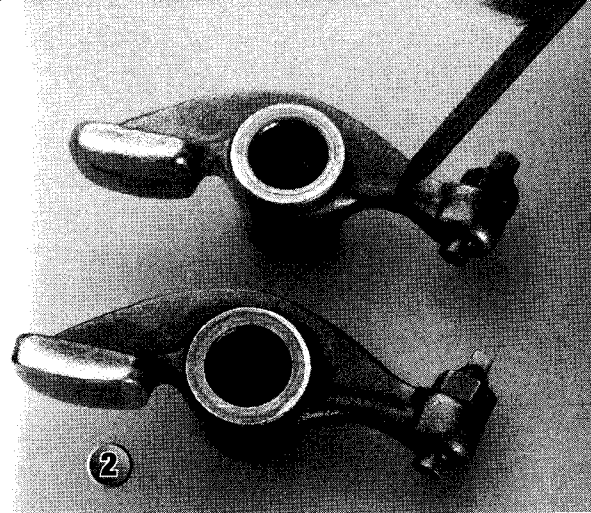
RETAINER SPRING JUPITER Z

LEBIH SIP PAKE MIO

Saat ini, penggantian klep dengan diameter lebih besar jadi hal wajib untuk pacuan road race. Termasuk buat Jupiter Z. Nah, hal itu, tentu menuntut penyesuaian pegas klep atas klep yang digunakan.

Alternatif paling digemari, pakai per Honda Nova Sonic. Tetapi pengaplikasian pegas itu juga kudu diimbangi pemakaian retainer spring atau topi klep sesuai diameter per klep. Kalau tetap pakai bawaan Jupiter, jelas kekecilan.

Mengakalinya, para mekanik kerap mengandalkan retainer spring Suzuki Shogun. Namun pemasangannya hams mengorbankan piano klep alias rocker arm. Kenapa? Sebab bentuk retainer spring Shogun yang cekung pada sisi dalam (**Gbr.1**) menyebabkan rocker arm kudu digerinda di bagian itu saat dipasang (**Gbr.2**), "Kalau enggak, bisa nyangkut sama rocker arrrrmya," urai mekanik Raja Motor di Jln. Sesetan No.115 C, Denpasar, Bali.



Selain itu, setelah digerinda, akan menyebabkan kekuatan rocker arm juga berkurang. "Efeknya, piano klep sering patah," sahutnya. Jalan efisiennya, agar bisa memasang tanpa menggerinda piano klep, maka lebih aman pakai retainer spring Mio. Karena bentuknya yang rata dan sejajar sama pengunci klep (**Gbr.3**).

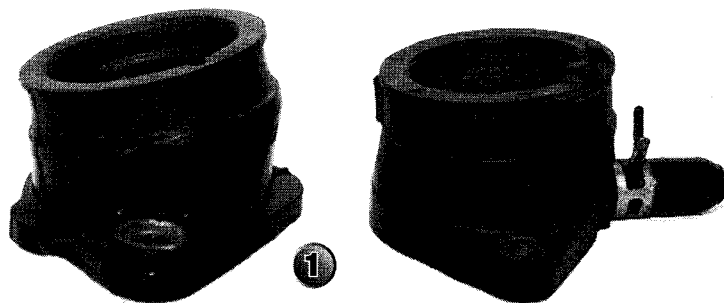
Alhasil saat terpasang, akan jauh dari piano klep. Jadi tanpa digerinda pun piano klep enggak bakal senggolan dengan retainer spring.

Selain itu pegas klep akan makin tertekan dan hal ini meningkatkan kekerasan dari per klep. Namun bagi yang pegas klepnya sudah pas dengan retainer klep Shogun, maka per klep hams dipotong. Sehingga saat diganti punya Mio, tidak mentok waktu noken as menekan penuh klep. "Karena per klep yang mentok juga bisa menyebabkan piano klep patah," wanti sang mekanik. •



KARET INTAKE YAMAHA SCORPIO

PAKAI KARET SI MACAN DONG

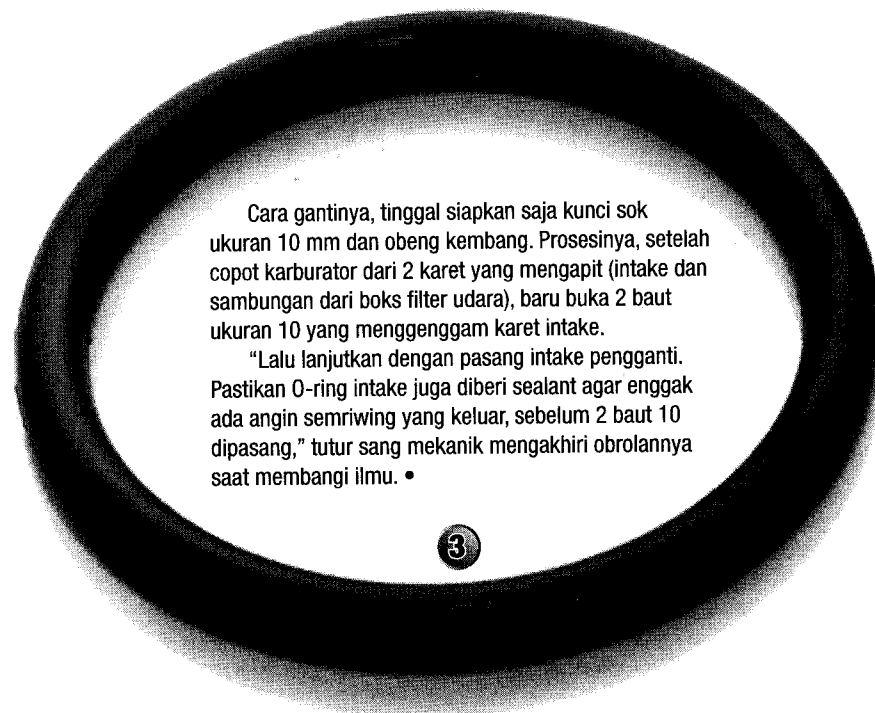
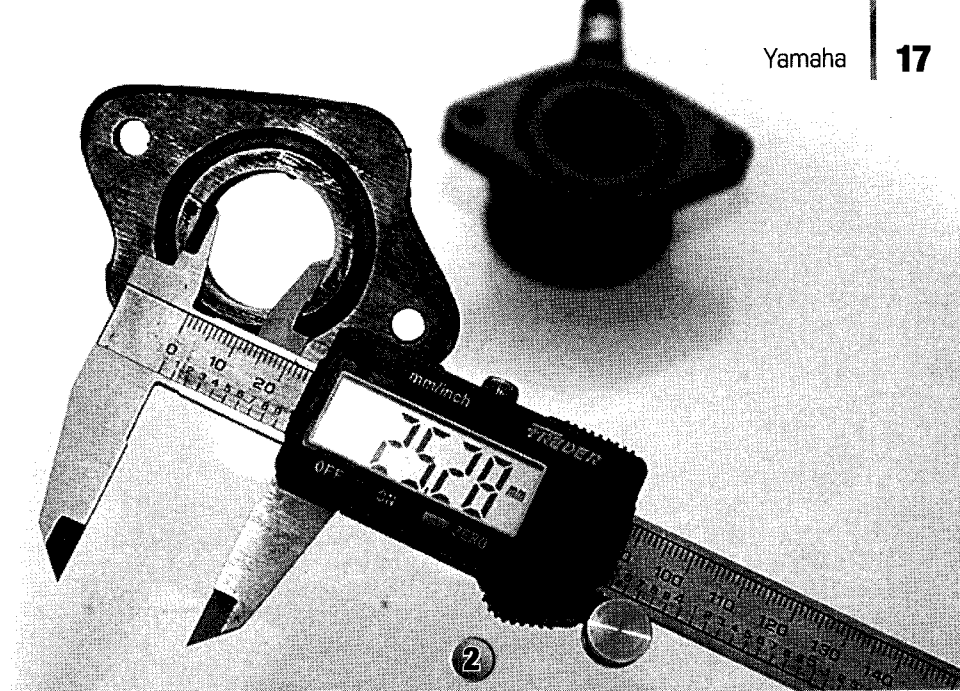


Hayo siapa yang Yamaha Scorpio-nya pernah mengalami gejala susah dihidupkan pada pagi hari, terdengar suara meledak bak petasan sesaat setelah grip gas ditutup atau susah langsam meski setelan angin di karburator sudah diutak-atik. Bila ada, itu karena karet intake yang robek.

Faktor kerusakan pada *part* tersebut ada beberapa hal. Cara pasang yang salah atau memang sudah getas karena termakan usia pakai," terang mekanik bengkel Kahanan Motor di Jln. Jagakarsa, Jaksel.

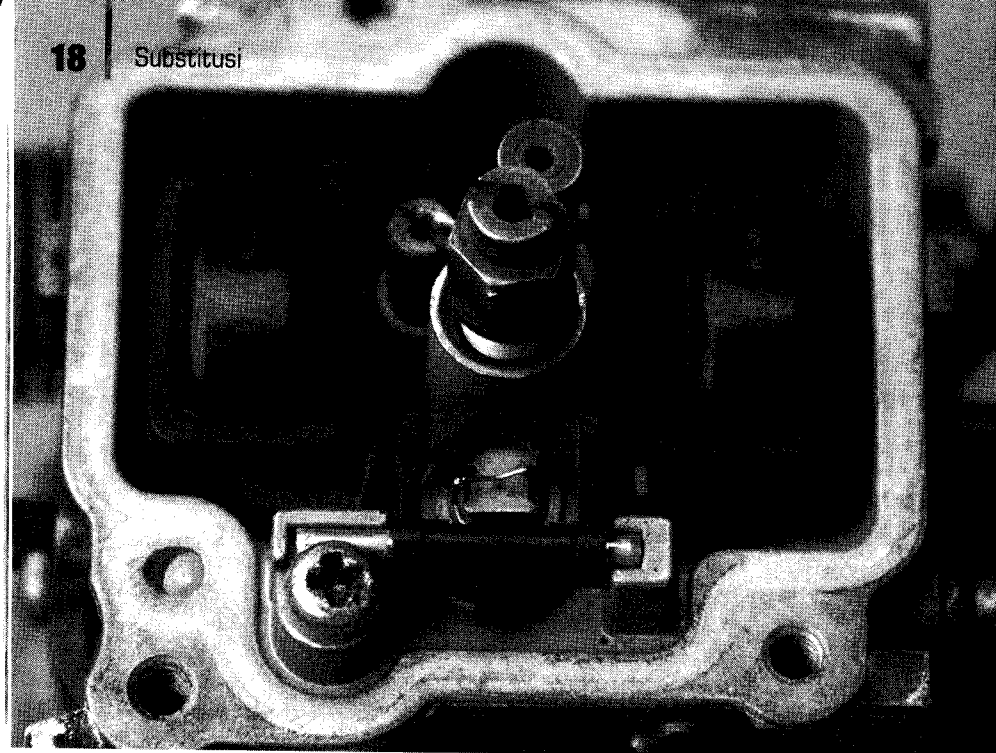
Cara pengobatan paling gampang, ganti *part* itu dengan yang baru. Solusi murahanya, karet intake Scorpio pakai substitusi punya Honda Tiger (**Gbr.1**).

Bisa dipasang soalnya banyak persamaannya. Seperti posisi lubang baut atau model kemiringan karet saat karburator diaplikasi. "Hanya lubang masuknya yang besarnya beda tipis yakni 0,08 mm," ucapnya (**Gbr.2**). Oh ya, sebelum dipasang ada baiknya O-ring yang terbuat dari karet pada karet intake Tiger diganti yang lebih tebal (**Gbr.3**). Itu agar bebas dari bocor.



Cara gantinya, tinggal siapkan saja kunci sok ukuran 10 mm dan obeng kembang. Prosesinya, setelah copot karburator dari 2 karet yang mengapit (intake dan sambungan dari boks filter udara), baru buka 2 baut ukuran 10 yang menggenggam karet intake.

"Lalu lanjutkan dengan pasang intake pengganti. Pastikan O-ring intake juga diberi sealant agar enggak ada angin semriwing yang keluar, sebelum 2 baut 10 dipasang," tutur sang mekanik mengakhiri obrolannya saat membagi ilmu. •



YAMAHA MIO PAKAI SPUYER KAZE

BISA BIKIN IRIT BBM?

Banyak cara dilakukan untuk mengefisiensikan pemakaian bensin di sepeda motor. Seperti dipraktikkan Ahmad, mekanik Hansen Motor (HM). Dia eksperimen di Yamaha Mio dengan pakai spuyer motor lain yang sama-sama pakai karbu vakum.

Maksudnya? "Ya, main jet punya Kawasaki Kaze, lalu pilot jet bawaan Honda Karisma," papar pria yang biasa disapa Madun ini. *Lo*, apa istimewanya?

"Ukuran spuyer itu lebih kecil dibanding punya Mio," lanjutnya. *Wah*, ini namanya *nyekek*, dong! Bukannya tak direkomendasi?

"Emang sih, pabrikan enggak rekomendasi. Tetapi, ya namanya akal-akalan, tetap aja banyak motormania yang menerapkan," beber Madun. *Oke... oke...* buat wacana, coba jelasin caranya bagaimana? "Pastinya, selain sediain spuyer tadi, juga karet slang."

Menurut Madun, karet slang buangan angin dipakai biar bukaan jarum skep tidak terlalu besar (**Gbr.1**). "Panjangnya cukup 1,5 cm," sambar Madun.

Atau kalau mau irit, bisa juga *hunting* ke bengkel umum cari limpahan spuyer yang tak terpakai. Cara pasanganya, pasti diawali membongkar *cover* bodi penutup karbu, lalu jok dan bagasi. *Okeelah*, untuk tahap ini, Anda pasti sudah mahir melakukannya.

Setelah peranti pengabut terlihat, tinggal lepas selubung pengikat manifold, slang bensin dan pernapasan. Lalu copot mur pengunci di bawah karbu, tepatnya di tempat bersarangnya pelampung dan spuyer. Ganti spuyer Mio dengan Kaze.

Berikutnya tinggal lepas mur pengikat di tempat bercokolnya per berikut pangkal

jarum skep. Selipkan potongan karet slang tadi di tengah per. "*Kalo udah*, tinggal pasang lagi karbu. *Buktiin* sendiri khasiatnya," tantang Madun yang asli Betawi ini.

Bener, nih? •



■ Pilot jet Karisma, main jet Kaze dan potongan slang karet

Tes Efisiensi BBM Berikut Suhu Termal

DIIKUTI SUHU MESIN MENINGKAT

Demi membuktikan ucapan Madun, Mr. Testo tak langsung percaya. Makanya perlu dites. Maklum, trik *nyekek* ini akan berpengaruh pada debit BBM yang masuk ke ruang bakar. Alat ujinya; RPM meter, tabung *buret* dan *timer* pendeteksi kehematan BBM.

Tes dilakukan secara statis, dengan menginfus Premium (50 ml) langsung ke karbu dan digeber di 3.000 rpm. Hasilnya, spuyer standar butuh waktu 7,52 detik buat nenggak Premium. Dengan kondisi dan perlakuan sama, spuyer ubahan mencatat 8,8 detik.

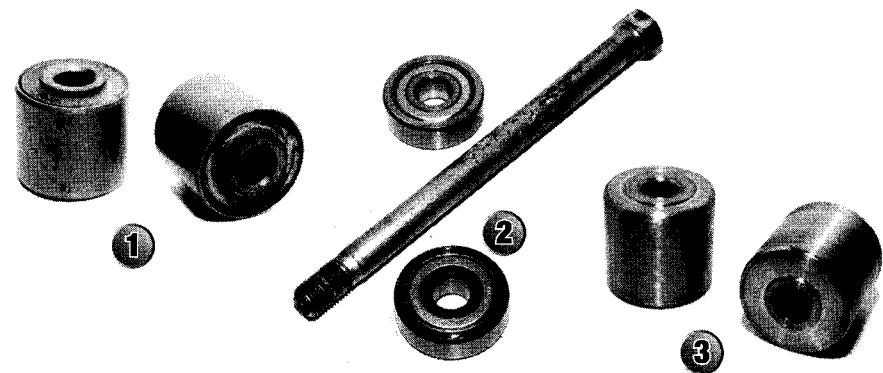
Nah, seperti dibilang di atas, giliran ngecek suhu mesin. Maklum siklus kerja mesin otomatis dipaksa ngangkat di rpm tinggi dengan pasokan Premium 'rada pelit'. Nah, peran gun thermometer langsung diboyong untuk mengukur suhu termal mesin.

Angka 103,6° C didapat dari pengukuran suhu pada pemakaian spuyer standar. Setelah gantian spuyer, suhu mesin naik jadi 106° C. Artinya, trik ini berefek lebih panas 3,6° C. "Memang panas, tapi selama ini sih, oke-oke aja," yakin Madun.

Itu kata Madun. Kalau kata seorang technical manager, service division PT Yamaha Motor Kencana Indonesia (YMKI), "Jangka pendek memang belum muncul. Tetapi nanti akan mempengaruhi *reliability* (keakuratan) kerja komponen."

Contoh ring piston, dinding silinder dan part-part yang bergesek lainnya. "*Durability*-nya alias ketahanan jeroan mesin juga berkurang. Ini bisa dirasakan paling lama 6-12 bulan," wanti pria yang berkantor di daerah Pulogadung, Jakarta ini. •

BUSHING AS LINK MESIN NOUVO Z

BAHAN KUNINGAN
LEBIH TAHAN LAMA

Dengan pemakaian yang mau enggak mau harus melewati jalanan rusak, membuat Yamaha Nouvo Z milik Shandy yang dipakai baru setahun terasa *geal..geol...* "Awalnya kirain bannya yang kurang angin. Tetapi setelah ditambah, eh, efek itu tetap ada," ujar warga Ciputat, Tangerang itu.

Enggak tahu penyebab pasti masalahnya, bengkel resmi Yamaha di Cempaka Putih, Jakpus lantas dikunjungi. Dengan penelitian saksama, ternyata penyakit Nouvo milik Shandy muncul dari *bushing* (**Gbr.1**). Akibat 2 *bushing* yang rusak, penyakit menular ke *bearing* dan *as link* pegangan mesin (**Gbr.2**).

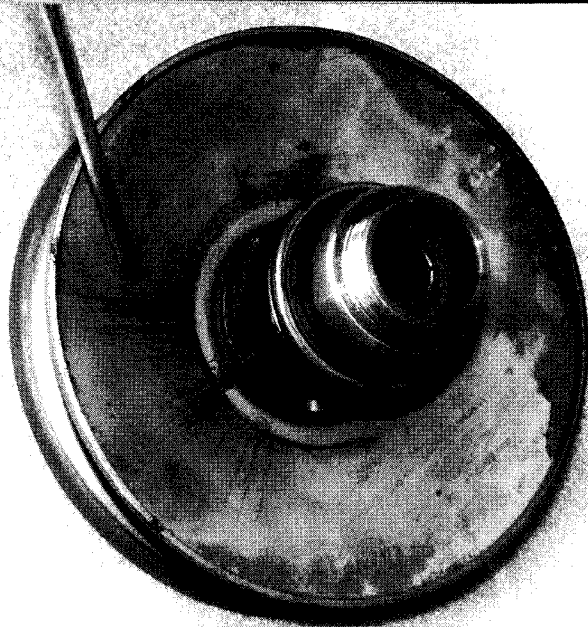
Berasa uang di kantong enggak cukup buat melakukan servis, Shandy berkeluh kesah ke Royanto salah satu mekanik khusus kaki-kaki dari rumah

modifikasi Tauco Custom (TC). Dasar tukang modifikasi, keluhan si empunya Nouvo itu pun dicarikan solusi.

"Dengan pemakaian di jalan rusak setiap hari, bahan karet di *bushing* Nouvo enggak bisa bertahan lama," simpul pria yang lebih senang disapa Janthil ini.

Akhirnya, bahan *full* kuningan dijadikan alternatif buat pengganti *bushing* orisinal Nouvo (**Gbr.3**). Untuk bisa dapat bentuk laher dan lubang buat *as link* pegangan mesin, kepiawaian tukang bubut dimanfaatkan.

Karena posisi *bushing*nya ada di dalam mesin, maka buat melepas yang lama dan ganti substitusinya mesti pakai turun mesin. "Itu yang membuat ongkos bongkar pasang *bushing* jadi mahal," ujar Janthil. •



1

O-RING SECONDARY SLIDING SHEAVE CVT MIO

PAKAI O-RING KARBU HONDA GRAND

Budi merasa bingung dengan performa Yamaha Mio-nya, belakangan mulai tak seperti biasanya. Kini, antara suara mesin dan larinya tak seimbang dan terasa sangat selip. Selain bikin *gak* nyaman, skutik itu juga boros bensin.

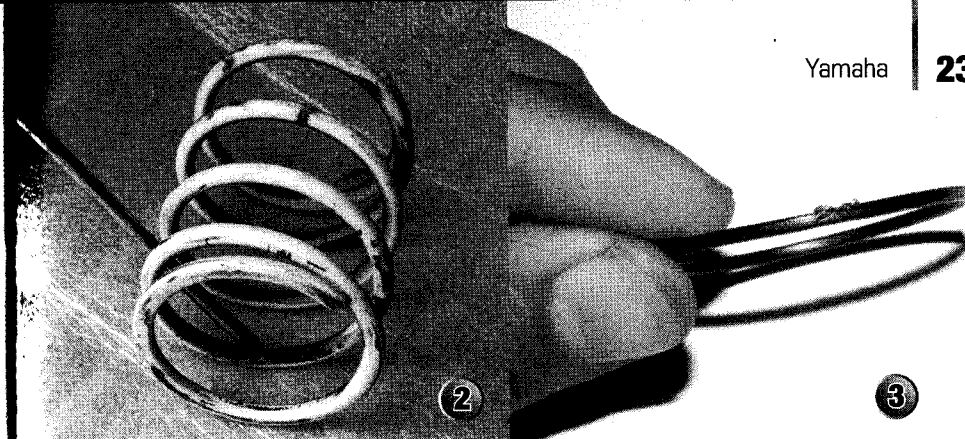
Demi solusi, dia pun membawa motor itu ke Gandhi Racing (GR) di Jln. Pajajaran No.23, Pamulang, Banten yang kebetulan jaraknya dekat rumah. Mekanik GR yang jadi tempat curhat Budi pun diminta mencari tahu biang keroknya.

Kecurigaan tertuju pada gejala selip yang ditimbulkan pada bagian penyalur daya, yaitu perangkat CVT. Betul aja,

setelah dibongkar, ternyata bagian kopling sentrifugal dari dinding *sliding driven* (Gbr.1), per CVT (Gbr.2) sampai kampas kopling sentrifugal penuh gemuk. "Hal itu yang bikin selip," tukas sang mekanik.

Lalu, dari mana *grease* itu? "Ini gemuk *secondary sliding sheave* yang keluar karena O-ringnya sudah getas atau koyak (Gbr.3)," sahutnya. Bisa begitu, karena dipicu berbagai faktor. "Tetapi utamanya *sih*, usia pakai yang sudah sampai batasnya," sambung mekanik cekatan itu.

Nah, karena masalah sudah ketemu, maka tinggal diatasi. Tentu mengganti O-ring yang baru. Di toko *spare part*



2

3

banyak, *kok*. Cuma ya itu, meski hanya berupa O-ring kecil, harganya tidak kecil. Apalagi kalau yang harus diganti dua biji. Berarti kudu keluar dana lebih banyak.

Untung mekanik itu punya alternatif cerdas, dicari yang bentuk dan fungsi serta kemampuan mirip. Setelah ditelusuri, ketemulah O-ring karburator Honda Grand (Gbr.4). Walaupun diameternya sedikit lebih kecil tetapi bisa digunakan. Dari kemampuannya pun sama, berada pada lokasi yang terkena panas. "Kalau O-ring karburator malah

lebih kuat, *kan* terkena panas mesin," tambah pria yang juga penunggang Mio ini.

Memang sih, harga dua buah O-ring karburator Grand lebih murah! Apalagi part ini lebih gampang ditemukan. Setelah dapat *part* itu, Anda tinggal pasang. *Gak* ada trik khusus dalam hal pengaplikasian. "Intinya, saat dipasang jangan sampai posisinya melintir agar tak mudah koyak," wanti si mekanik.

Masalah Budi beres, isi dompet pun tidak bobol. •



4



KOMPONEN SUBSTITUSI THUNDER 125



EH, BISA PAKAI PUNYA RX-KING

Sebagai motor sport, Suzuki Thunder 125 memang enggak adaandingannya. Harga murah tampilan gaya. Tak heran peminatnya lumayan banyak. Sayang, giliran mau beli komponen atau memodifikasi beberapa bagian, malah kebalikan. Harga onderdilnya relatif mahal.

Jangan khawatir. Soalnya ada beberapa peranti bisa mengadopsi punya Yamaha RX-King. "Selain lebih murah, daya tahan lebih lama," terang Dani Chandra dari Top Gun Community yang juga penunggang Thunder 125 keluaran 2005.

Ia bisa tahu komponen pengganti ini lantaran pernah mengalami kerusakan filter



■ Sesuai dudukan asli

udara. Ketika tanya ke bengkel resmi dan toko *spare part* ternyata harganya enggak *pocket friendly*. Padahal itu busanya *doang*, belum sama boks.

Makanya perburuan pun ia lakukan. "Setelah cari sana-sini akhirnya dapat punya Yamaha RX-King. Bentuknya sama tetapi lebih bagus saringannya. Paling penting harganya jauh lebih murah," ujarnya mantap.

Tahu ada bagian yang bisa disubstitusi, insting Dani untuk mencoba komponen lainnya pun keluar. Kebetulan sokbreker belakang motornya juga sudah mulai bermasalah. Oli mulai *meler* di sekitar tabung. "Pakai punya RX-King selain bisa dapat harga lebih murah, juga lebih empuk lagi."

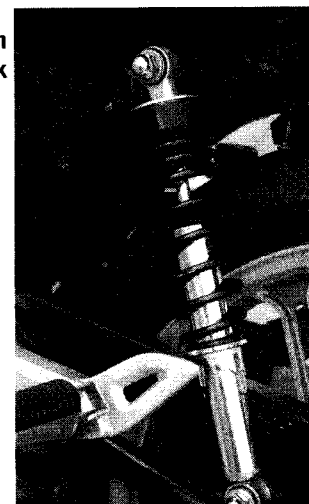
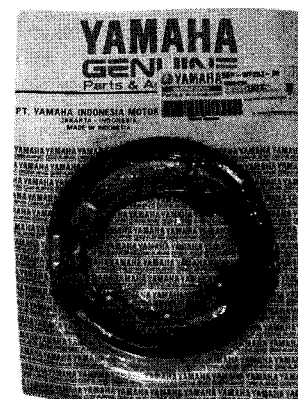
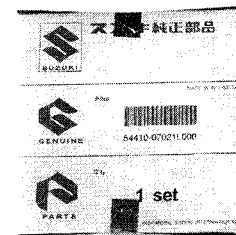
■ Sakelar tinggal pasang

Ide Dani lainnya adalah menjajal kampas rem belakang milik RX-King ke Thunder. Ternyata pas, tinggal pasang. Harganya memang enggak selisih jauh, beda berapa ribu perak.. "Tetapi daya tahan dan kepakaman lebih bagus punya King," aku Dani.

Terakhir ketika ia melihat motor kesayangannya belum ada tombol lampu jauh. Maklum motornya keluaran 2005 yang belum dilengkapi tombol *passing lamp* seperti keluaran sesudahnya. Ingin pakai rumah sakelar Thunder baru, lagi-lagi harganya enggak sesuai harapan. Ketika mencoba pakai punya RX-King, ternyata kembali cocok. Langsung *deh* dipasang. •

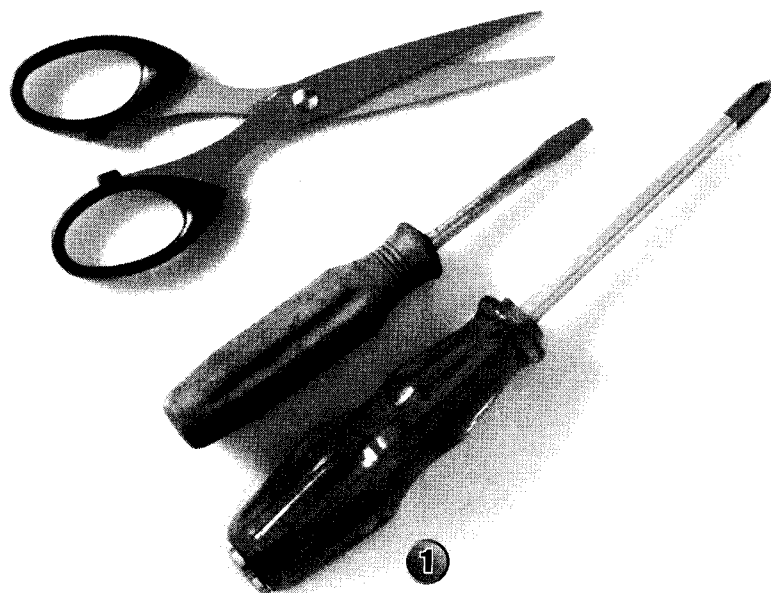
■ Sokbreker King lebih besar dan empuk

■ Kampas rem Yamaha lebih tahan lama



REFLEKTOR LAMPU DEPAN THUNDER 125 CC

PAKAI ORISINAL KALAJENGKING



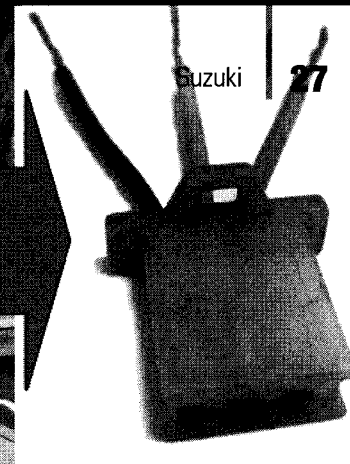
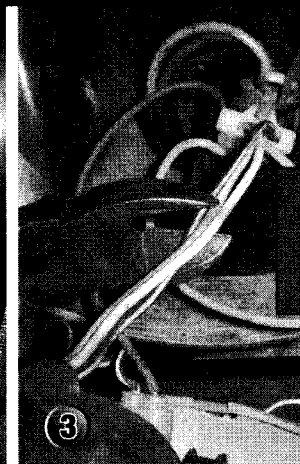
Lampu motor kudu berfungsi normal, terutama malah hari. Tentu kalo gak mau mengundang petaka gara-gara pengendara lain tak bisa melihat sinyal dari Anda. Makanya, tak sedikit motormania yang mengganti lampunya lebih terang.

Seperti diakui Dedy Jatmiko, penunggang Suzuki Thunder *pek-jigo* (125) keluaran 2006, "Agar terlihat terang, *gue* ganti bohlam tipe halogen. Eh, reflektornya malah meleleh dan pandangan jadi redup. Untung, *gak* ditabrak kendaraan lain!"

Dari kejadian itu, warga Depok, Jabar ini pun langsung bertandang ke bengkel langganannya di Jln. Raya Lenteng Agung, Jaksel. "Kok, bisa meleleh ya?" tanyanya pada mekanik Thunderist Piststop (TP).

"Bisa *aja*, karena salah pemakaian ukuran lampu yang lebih besar dari aslinya Thundie yang 25 watt dan itu bikin reflektor jadi lumer. Mau *gak* mau kudu diganti baru," ulas montir cekatan itu.

Nah, kalo peranti aslinya agak susah didapat, Anda bisa cari substitusinya. "Salah



satunya pake punya Yamaha Scorpio Z. Dijual reflektor plus kaca atau satu set," ujar pria berlogat Sunda ini.

Apa, mau praktik pemasangan? Sebelumnya siapkan dulu; obeng kembang, obeng minus dan tang potong atau gunting (**Gbr.1**). Buka 2 baut di bawah batok lampu itu dengan obeng kembang (**Gbr.2**). Setelah itu tarik keluar peranti tersebut. *Eit*, jangan lupa cabut soket-soketnya dan lepas peranti lainnya.

Buat mengganti reflektor baru, lepas kawat pengikat pantulan cahaya itu yang menempel dengan kaca atau mika lampu pakai obeng min. Setelah lepas, pasang part pengganti tadi berikut kaca dengan memasang pengikatnya satu per satu.

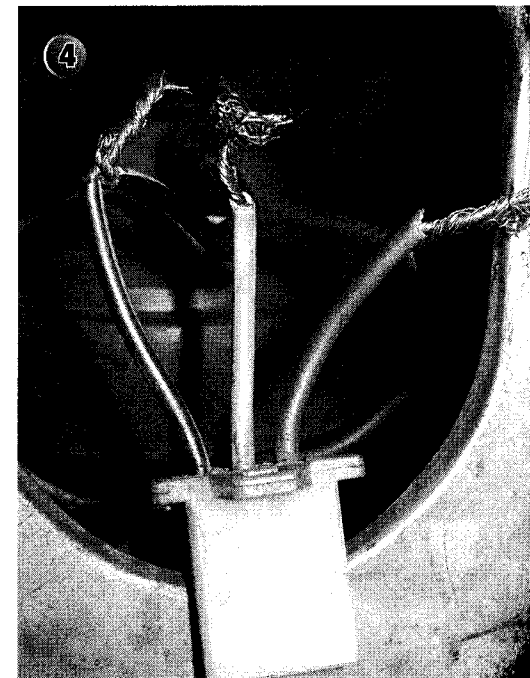
Oh ya, karena *fiting* Scorpio berbeda dengan Thunder, maka soketnya mengambil dari Thunder dengan memotong pakai tang (**Gbr.3**). "Untuk penyambungan soket Thunder yang terdiri dari 3 warna kabel, warna kabel yang sama disambung (kuning-kuning, hitam putih-hitam putih), sedang kabel warna putih disambung ke kabel warna hijau (**Gbr.4**)," jelasnya.

Sedangkan lampu kecil atau senja *Thundie*, ada dua kelir kabel cokelat

dan hitam-putih. Untuk warna kabel hitam-putih dipotong dan dikoneksi ke kabel warna yang sama atau ke ground sedang yang cokelat disambung ke kabel biru.

"Kalau *ogah* motong, bisa pake *fiting* Suzuki Satria R, langsung pasang tanpa mengubah apapun," sarannya.

Setelah tersambung semua, lindungi dengan isolasi hitam biar tidak korsleting. Apabila sudah selesai semua tinggal pemasangan kembali, caranya kebalikan sewaktu membuka. *Monggo!* •



MEKANISME TENSIONER KETENG SATRIA FU 150

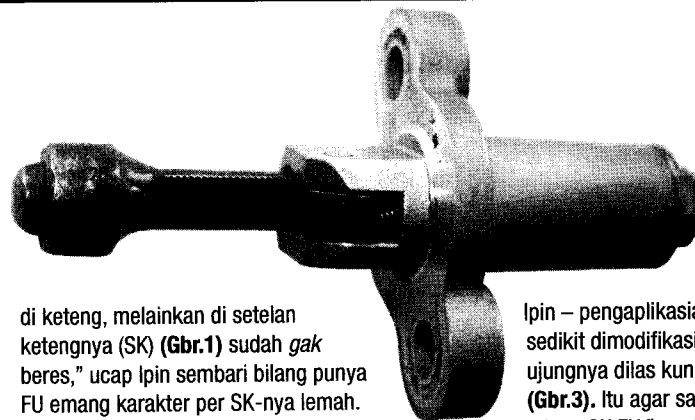
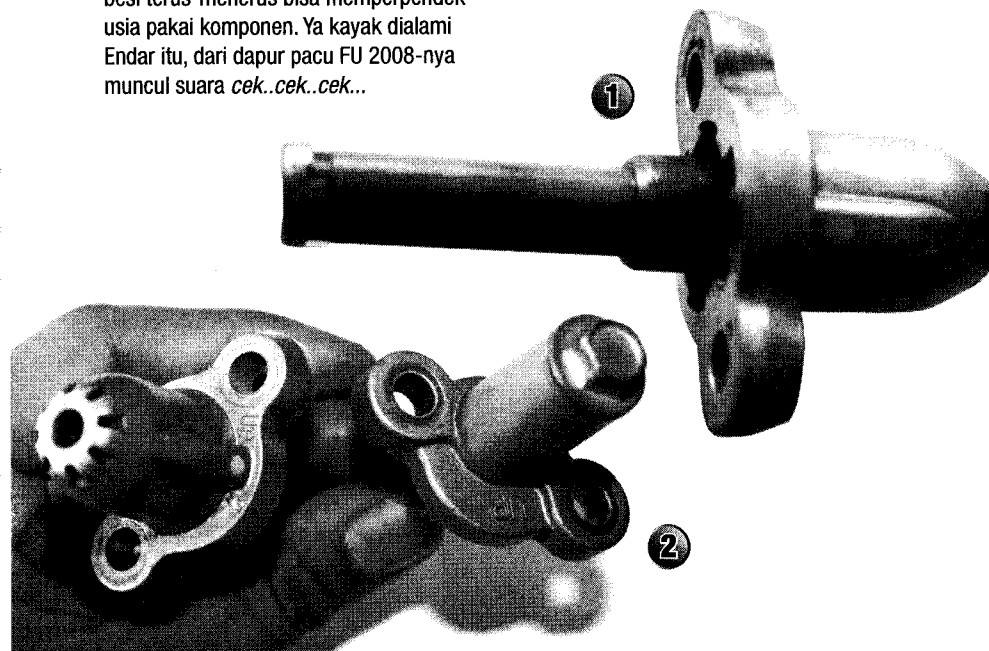
PAKAI SMASH, PASTI BERES

Buat sebagian motormania, punya besutan berkapasitas lumayan gede seperti Suzuki Satria FU 150, *emang* pengennya *ngebut aja*. Seperti diakui Endar Darmawan, “*Kalo dibawa pelan, kurang enak dong,*” kata warga Jln. Bangka Raya, Mampang, Jaksel ini.

Eh, tetapi keseringan memacu motor juga enggak baik, *lo*. Selain berbahaya buat keselamatan, memaksa kinerja mesin kuda besi terus-menerus bisa memperpendek usia pakai komponen. Ya kayak dialami Endar itu, dari dapur pacu FU 2008-nya muncul suara *cek..cek..cek...*

Khawatir problemnya makin parah, pria yang berprofesi sebagai polisi ini langsung membawa Satria FU-nya ke bengkel Ipin Sanjaya Motor (ISM) di Jln. Bangka 6, Mampang, Jaksel. Hasil pengecekan mekanik bersahaja itu, ditemukan biang keladinya pada keteng yang kendur.

Kok bisa? Apalagi menurut Endar ke Ipin, keteng motornya baru disetel dua minggu lalu. “Sebenarnya masalah bukan



di keteng, melainkan di setelan ketengnya (SK) (**Gbr.1**) sudah *gak* beres,” ucap Ipin sembari bilang punya FU emang karakter per SK-nya lemah.

Pemicu model pita jadi lemah, karena efek panas hasil dari putaran mesin yang tinggi. Padahal, fungsi pegas ini untuk menyetel keteng agar tidak kendur. Cara kerjanya, mendorong tensioner ke keteng. Jika keteng kedur, memicu suara berisik.

Kalau sudah begitu, mau tak mau SK kudu diganti yang baru punya FU. Cuma ya *gitu*, menurut Ipin, karena karakter milik aslinya rentan lemah, mending diganti pakai punya motor lain yang juga saudaranya, yakni Suzuki Smash (**Gbr.2**).

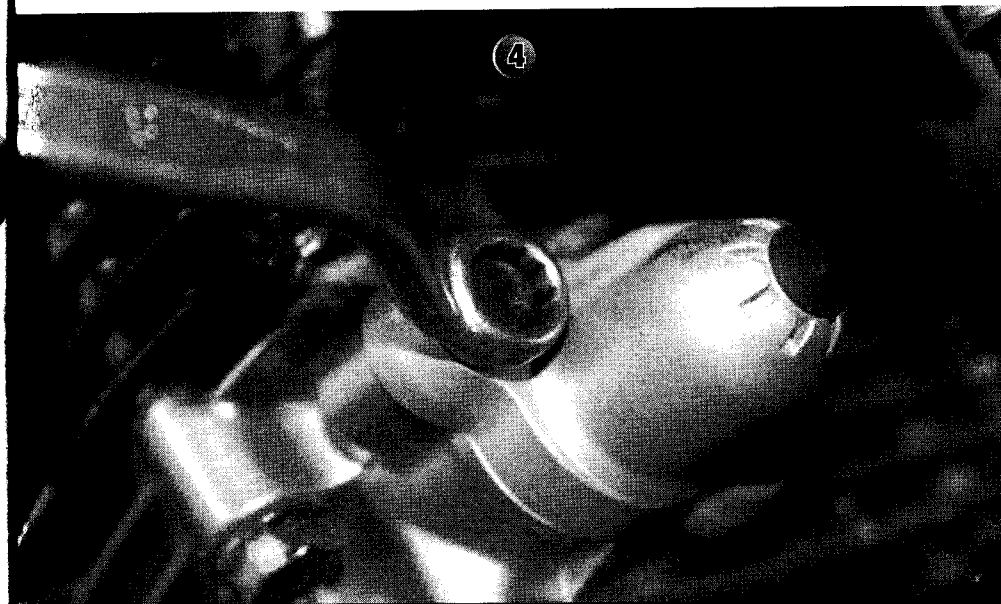
Alasannya, “Punya Smash lebih praktis, karena bukan model pita melainkan tipe bergigi. Jadi, SK otomatis tak perlu disetel lagi,” urainya. Meski begitu – masih kata

Ipin – pengaplikasiannya kudu sedikit dimodifikasi. “Bagian ujungnya dilas kuningan dulu (**Gbr.3**). Itu agar sama dengan panjang SK FU,” ungkap mekanik asal Tasikmalaya, Jabar ini.

Oh ya, menebus SK Smash emang agak lebih mahal dibanding punya FU. Tetapi kan punya kelebihan seperti dibilang tadi. “Umur pakainya lebih lama dan simpel,” jamin mekanik cekatan ini.

Bagaimana cara masangnya? Mudah sekali. Untuk membongkarnya cukup gunakan kunci ring ukuran 8. Bila sudah, copot SK Satria pakai kunci ring sama (**Gbr.4**). Lalu ganti SK asli-nya dengan milik Smash yang sudah dimodifikasi tadi, ya. *Beres, deh!*

Hasilnya, dijamin *gak* berisik lagi. •



KABEL SPIDOMETER SUZUKI SPIN ANDA PUTUS?

MURAH

PAKAI MILIK SAUDARANYA!

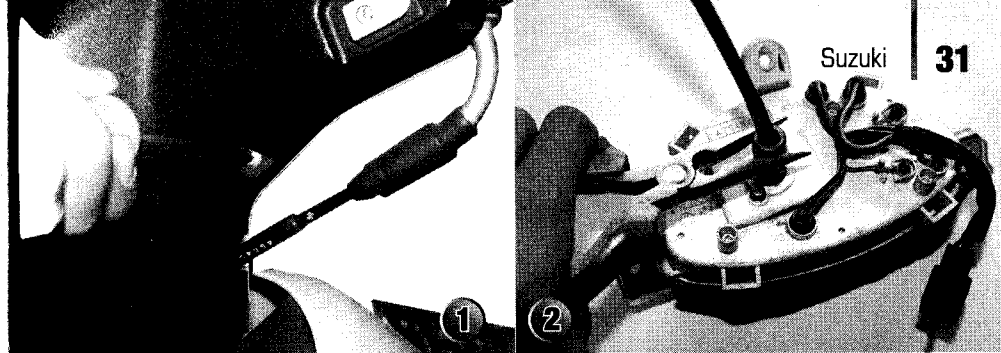
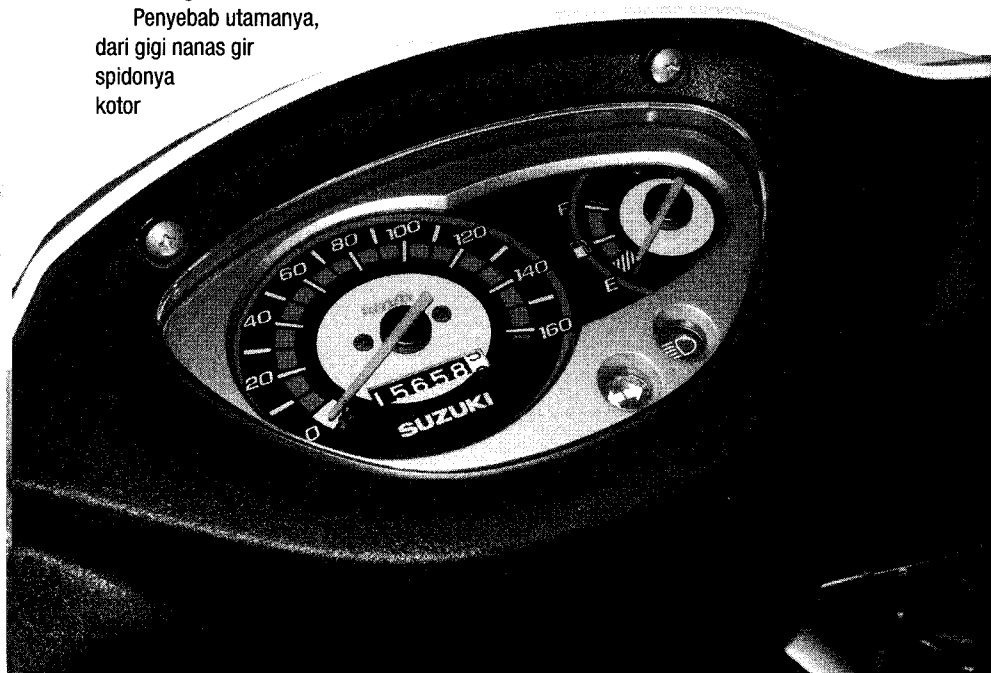
Di tengah perjalanan, Rika warga Kemanggisan, Jakbar ini sempat bingung pada besutannya Suzuki Spin. "Ketika motorku dipacu, jarum kilometernya enggak mau bergerak. Padahal gas sudah dimainkan. Kenapa, yah?" bingungnya.

Terpaksa *deh*, wanita ini pun mampir ke bengkel terdekat yang ia kenal. Setelah melakukan *cek & ricek*, "Sudah pasti dari kabel spidometernya yang putus," ucap Ryan pemilik bengkel Adea Motor (AM) di daerah Joglo, Jakbar.

Penyebab utamanya, dari gigi nanas gir spidonya kotor

dan berkarat, "Kalau gir spidonya kena, putarannya jadi enggak normal. Ini yang bikin beban lebih ke kabel spidometer, akibatnya putus kawat dalamnya," tambahnya. *Part* penggantinya ada?

Tenang, berhubung *part* ini lumayan jarang di pasaran, pria ini gak pernah kehabisan akal, "Bisa pakai kepunyaan Suzuki Smash kok. Sama persis dengan Spin, harganya pun lebih murah dibanding aslinya Spin," ungkapny.



Karena penyakitnya ketahuan, siap bongkar deh. Tetapi sebelum memulai, pasang standar tengah dulu besutan Anda dan kita siapkan peralatan yang diperlukan. Selain *part* itu sendiri, juga obeng kembang, kunci ring 14 dan tang.

Proses awal kita kendurkan dan lepas dua spion dulu memakai tang. Selanjutnya, longgarkan dan copot tiga buah baut pengancing cover lampu tersebut menggunakan obeng kembang. Baut pertama berada di bawah lampu dan yang kedua di cover bagian dalam (**Gbr.1**). Kemudian lepas batok dari posisinya.

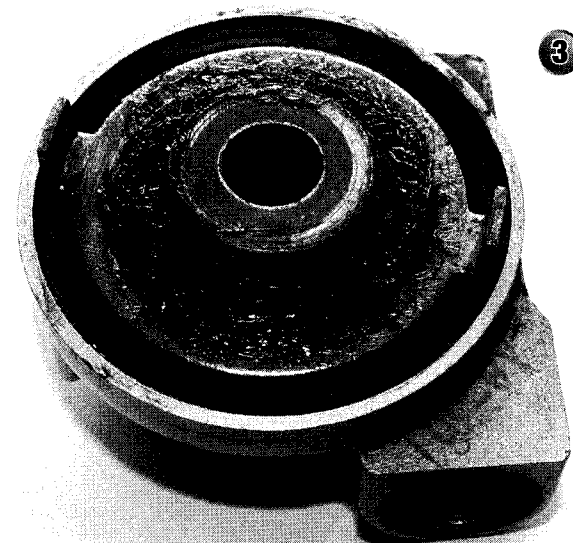
Next.. lepaskan sekrup kabel spidonya yang menempel dengan spidometer (**Gbr.2**) dan juga sekrup kabel yang berada di gir spido memakai tang. Kalau sudah,

ganti deh komponen yang sudah kita siapkan.

Berikutnya, buat mencopot gir spidonya, putar ke arah kanan dengan kunci ring 14 baut as rodanya hingga lepas. Tinggal kita tarik as rodanya dengan tangan, tetapi hanya sebatas setengah pelek ya.

Sudah? "Lap *deh* sama kain basah gigi nanas gir spidonya. Jangan pakai bensin, sebab bisa merusak sil girnya," sarannya. Untuk mengeringkan, cukup pakai kain bersih dan terakhir lumasi dengan gemuk lagi (**Gbr.3**).

Kelar, langsung saja dirunut ulang yang sudah kita lakoni tadi di awal, saat kita mencopot bagian-bagian motor. Setelah itu rapikan lagi kerjaan kita. •





RELAY SUZUKI SKYWAVE

JANGAN UNDANG PETAKA!

Gara-gara belok tanpa menggunakan sein, Agus dengan Suzuki Skywave-nya nyaris celaka. Pemicunya, lampu isyarat itu tidak nyala saat tombolnya digeser. Makanya, ia pun segera membawa skutiknya ke bengkel. "Untung ada dealer Suzuki terdekat," katanya.

Di situ, ia bercerita pada kepala mekanik Suzuki Daan Mogot, Jakbar. Setelah dicek, ternyata *relay*-nya rusak atau tidak bisa berfungsi normal (**Gbr.1**). "Biasanya akibat kotoran dan air hujan memicu karat di peranti itu," ucap mekanik warga Perumahan Taman Walet, Tangerang, Banten ini.

Fungsi dari komponen tersebut buat pengaman tombol sakelar. "Enggak hanya itu. Peranti ini juga pengantar arus, jadi bila mengalami karat arus akan terhambat," jelasnya. Takut ngerepotin, Agus pun berniat mengganti baru. Tetapi sayang, stoknya di situ lagi habis. Milik Skywave tipenya CA 1A-12 V-A-5 (empat kaki).

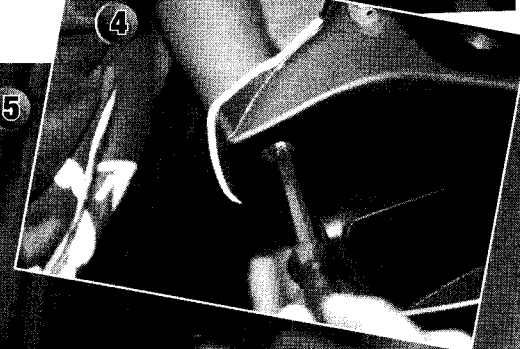
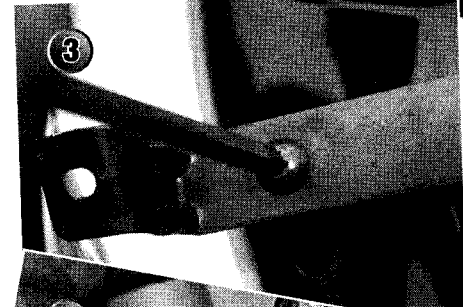
Lalu *gimana dong?* "Tenang, pasti ada pemecahannya, kok. Caranya pakai relay mobil Suzuki Karimun," anjurnya. *Lo, kok?* "Intinya, pakai relay mobil apa saja asalkan soket dan spesifikasinya sama, *no problem*," tuturnya.

Lebih *mantaf*... Soal harga, lebih murah pakai punya mobil dari harga aslinya Skywave. "Lumayan lah, kalo kantong lagi cekak," tambahnya. Cara pemasangannya pun tak begitu sulit, *kok*.

Oke sebelum dipasang siapkan dulu obeng plus. Pertama-tama lepas kedua baut pelat nomor pakai obeng plus (**Gbr.2**). Lalu buka kedua baut plus besi pegangan pelat nomor (**Gbr.3**). Setelah itu lanjutkan copot baut plus dasbor yang di bawah setang sebanyak 12 baut (**Gbr.4**).

Nah, kalau sudah dibuka, lepas soket *relay* (**Gbr.5**), "Baru deh, pasang *relay* Suzuki Karimun itu," paparnya sembari bilang, karena dudukannya sama, jadi tinggal colok. Kalau sudah dipasang jangan lupa pasang lagi peranti yang sudah dibongkar tadi ya.

Sudah bisa *ngesein* lagi, kan? •



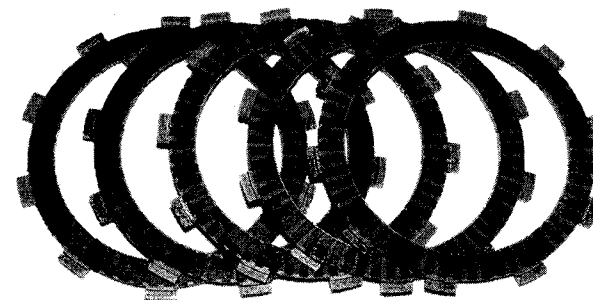


KOMPONEN KAWASAKI NINJA RR

TURUNANNYA BISA, TETANGGA JUGA OKE

Kawasaki Ninja 150 RR, merupakan motor sport *full fairing* yang juga banyak 'rakyatnya'. *Ngaspai* di Indonesia, lewat dua cara; via tangan importir umum (2003 sampai sekarang) dan lewat PT KMI (Kawasaki Motor Indonesia) dari 2006-sekarang.

"Partnya juga banyak," urai Heru Mustofa dari bengkel Scorpio Motor di Meruya Selatan, Jakbar. Penyebaran motor ini juga sampai ke kota kecil. Nah, buat memudahkan mereka yang cari onderdil, kami kasih panduannya. Bisa pakai turunannya (Ninja R), *aftermarket* atau punya 'tetangga' (motor lain).



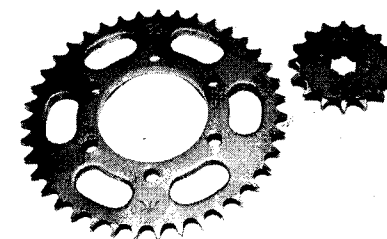
KAMPAS KOPLING

Peranti ini punya intensitas kerja *part* tergolong tinggi. Untuk masalah penggantian (setelah pemakaian lebih dari 1 tahun), selain direkomendasi pakai yang asli, juga ada saran untuk pakai yang sama-sama motor sport.

Misal Yamaha Scorpio yang juga jenis sport. Ini solusi manakala sudah waktunya ganti. "Kelebihannya, bawaan Scorpio kampasnya lebih tebal. Tentu jadi lebih ngegigit," ungkap mekanik dari bengkel umum Standar Motor di Jagakarsa, Jaksel.

GIR

Padanannya emang belum ada rekomendasi. Tetapi enggak perlu bingung. Sebab ada barang aftermarket merek TK yang bisa dipakai buat substitusi. Harga buat gir depan dan belakang juga masih terjangkau.



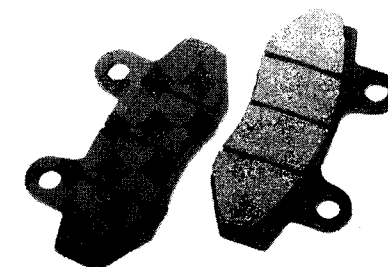
RANTAI

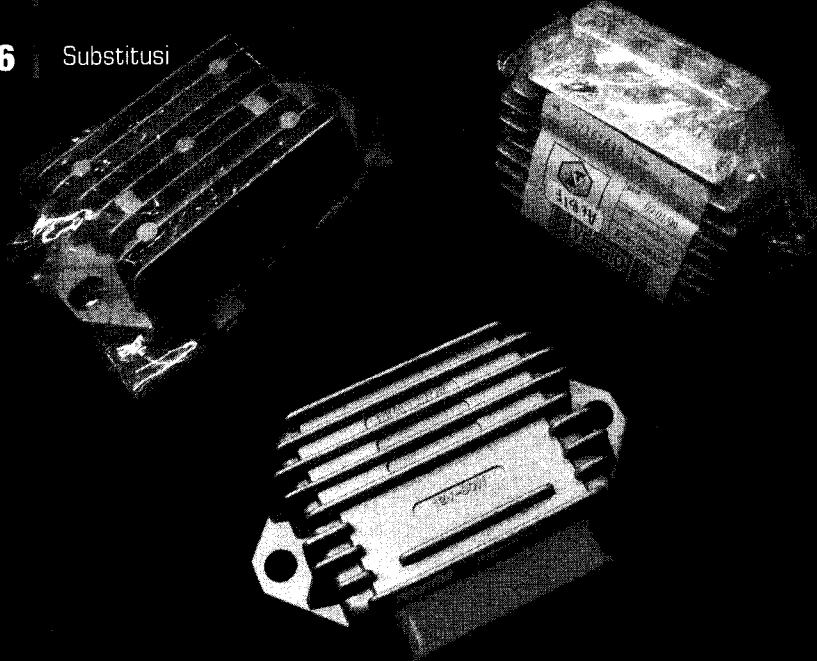
Diusulkan pakai rantai motor kencang. Sebab punya ketebalan sama-sama dan pakai tipe 428. Seperti dari Suzuki Satria 2-tak dan RGR. Karena dari jenis kelamin yang berbeda, maka harga rantai aslinya jadi beda. Ada juga yang non-orisinal dengan merek Indopart.



KAMPAS REM

Setidaknya ada 3 jenis motor lain yang kampas rem depan dan belakangnya dapat dijadikan persamaan buat Ninja RR. Punya Honda Supra X125, NSR dan Kawak Kaze. Selain emang sama bentuk, juga karena kaliper remnya pakai double piston. Oh ya, karena kaliper depan belakang sama bentuknya maka tentu enggak masalah dengan Kaze yang hanya depannya pakai rem cakram. •





KIPROK NINJA 150

BIAYA MURAH, HASIL 'WAH'

Bila motor Anda menganut kelistrikan AC macam Kawasaki Ninja 150 dan tiba-tiba pengisian tak lagi kompromi atau lampu mendadak redup, bisa jadi kiprok bermasalah. Jika tegangan dari sepul masih sehat *walafiat*, berarti kiprok harus ganti baru.

Tetapi jangan terburu lemas mendengar harga kiprok orisinal kedua motor tadi, maklumlah banderolnya cukup mahal. Gunakan akal sehat! Daripada keluar uang banyak, mending mengadopsi kiprok motor lain.

Alternatif paling pas pengganti kiprok motor dengan kelistrikan AC adalah regulator *rectifier* milik Vespa. *Yup*, si semok yang asli Italia ini bisa 'dipinjam' kiproknnya untuk '*sementauri*' (sementara selama bertahun-tahun). "Sistem sama tetapi harga lebih murah dan kemampuan recharging lebih besar," jelas Indra Laksana dari 35 Workshop di Ciganjur, Jaksel.

Hanya saja perlu diperhatikan cara pemasangan keempat kabel dari kiprok asli motor ke regulator milik Vespa. Meski sama-sama menganut 4 buah kabel,

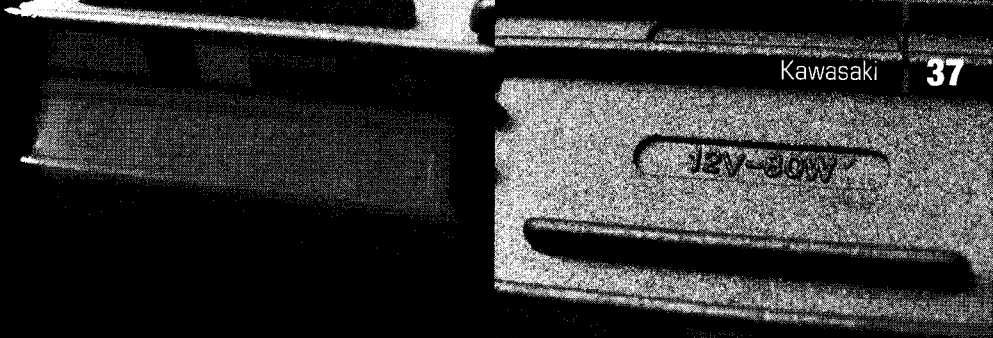
teknologi Italia dan Jepang memang sedikit berbeda, namun bukannya mustahil untuk diaplikasi. Pada kiprok Vespa, setiap kaki memiliki tanda huruf (urut dari sisi kiri) G, G, A dan ground (gambar antena).

Lalu lepas setiap kaki terminal kuningan dari rumahnya (soket). Buka satu per satu kaki terminal (kabel yang berasal dari generator) dengan obeng kecil. Setelah keempat kaki terminal telanjang, langsung rangkaikan ke kaki milik regulator Vespa yang juga terdiri dari 4 kaki.

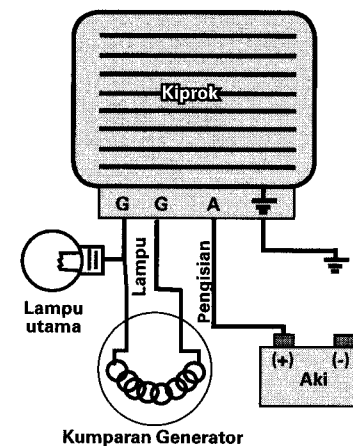
Caranya, gabungkan kabel kuning dan putih dari sepul jadi satu. Bila tadinya terdiri dari 2 terminal terpisah, kini dibuat jadi satu terminal. "Gunakan solder untuk hasil maksimal," terang Indra. Terminal ini kemudian dicolok ke rumah soket kiprok Vespa bertanda 'G' yang kedua dari kiri.

Selebihnya sama, terminal 'G' pertama dari kiri dijodohkan dengan kabel lampu utama. Terminal bertanda 'A' mendapat kabel dari positif (+) aki dan terminal dengan tanda antena (*ground*) langsung sambung dengan kabel terakhir yang belum berjodoh berwarna hitam.

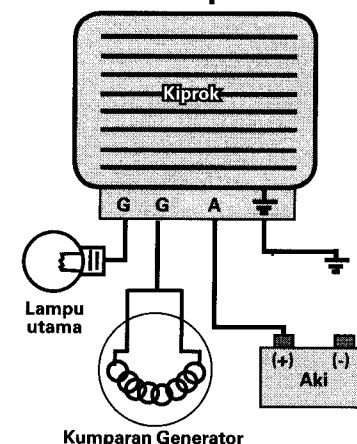
Saat dites dengan AVO meter, hasilnya tidak jelek. Sebagai perbandingan, nilai pengisian (*recharging*) kiprok standar di angka 12,5 volt, sementara pakai kiprok Vespa bisa mencapai 13,8 volt pada putaran mesin 1.800-2.000 rpm. Sama halnya untuk lampu, kiprok standar mampu bertahan di 11,5-12 volt, setelah pakai kiprok Vespa bisa stabil di 13,5 volt pada 1.800-2.000 rpm. •



Motor AC



Vespa



BANYAK PAKAI PUNYA HONDA

Seperti motor lain, Minerva 150R dengan pemakaian secara berkala, tentu membuat beberapa perantinya aus. "Akibatnya performa menurun, suara mesin jadi lebih berisik," bilang Hasan dari San Speed, di kawasan Kebon Jeruk, Jakbar.

Untuk urusan satu ini (*spare-part* maksudnya) selain ada *part* orisinal yang dijual oleh dealer resmi Minerva, juga tersedia komponen substitusinya dari motor lain. Mau tahu, simak *deh* yang berikut.



KAMPAS REM

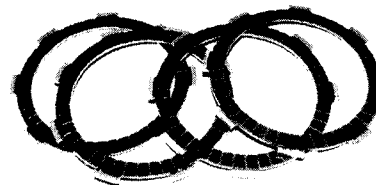
Bisa mengandalkan punya bebek. Salah satunya bawaan Honda Supra X125. Karena sistem dan modelnya sama. Ada *part* orisinal dan onderdil KW-nya.

GEAR SET

Rantainya berukuran tebal 428H dan panjangnya 128 mata. Itu sama dengan bawaan Honda Mega Pro. Begitu juga *gear* depan-belakangnya bisa memanfaatkan produk Honda itu.

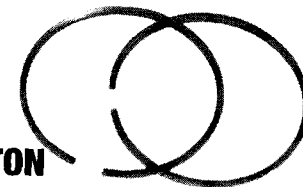
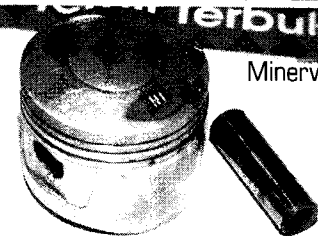
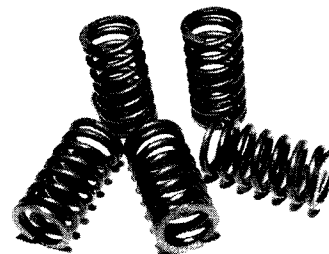
KAMPAS KOPLING

Bisa dilakukan dengan mencomot milik aslinya Honda Supra Fit atau barang KW.



PER KOPLING

Di 150R, perangkat yang berfungsi sebagai penekan kampas kopling ini jumlahnya 5 buah. Tetapi bila dilihat dari tingginya yang 35 mm, per kopling 150R bisa pakai punya Honda GL Pro.



PISTON

Lagi-lagi bisa mengadopsi milik Honda GL Pro. Hal tersebut karena setelah dilakukan pengukuran, diameter seher sama-sama 61 mm. Pun demikian soal garis tengah pin, yang ternyata seukuran (15 mm).

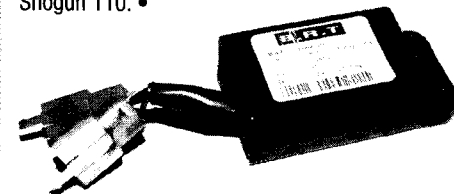
KETENG

Jumlah mata rantainya ada 98. Nah, milik Honda Supra Fit bisa diandalkan sebagai substitusi.



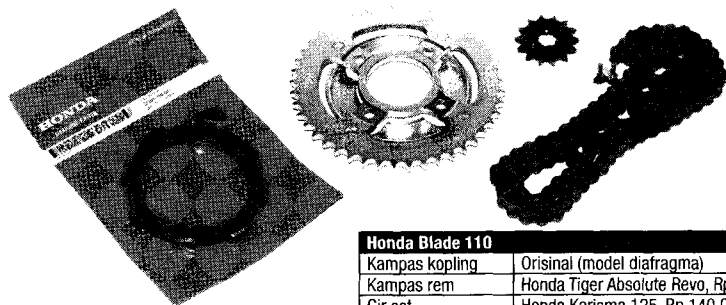
CDI

Bila onderdil dalaman banyak pakai barang Honda, maka di pengapian orisinal 150R yang pakai merek BRT bisa pakai bawaan Suzuki. Dengan *pick-up* pulsar 14 mm, maka CDI Shogun 110 lawas yang bisa dipakai. Selain itu, juga bisa pakai CDI aftermarket BRT tipe Hyperband untuk Shogun 110. •



SPARE-PART FAST MOVING BEBEK

ADA YANG SULIT DAN MUDAH



Sama seperti motor tipe lain, di jenis bebek juga butuh *part fast moving* pengganti. Hanya saja, untuk besutan varian terbaru masih agak sulit mencari substitusinya. "Karena teknologinya berbeda dengan kebanyakan bebek yang beredar," kata Ipin dari Aneka Motor, di kawasan Bates, Ciledug, Tangerang, Banten.

Contoh, untuk fitur yang enggak umum diaplikasi bebek lain; kampas kopling model diafragma pada Honda Blade dan Absolute Revo. "Dulu sih pernah diterapkan pada Suzuki Shogun R 110 cc," Amin dari Sam Motor, di daerah Pal Batu, Matraman, Jaktim. Meski begitu gak usah takut. Komponen lainnya tetap ada penggantinya, kok.

Penasaran apa saja? •

Catatan:

Harga di atas dapat berubah sesuai situasi dan kondisi terkini. Lebih baik ditanyakan lebih dahulu sebelum memutuskan untuk membeli komponen yang dibutuhkan

Honda Blade 110	
Kampas kopling	Orisinal (model diafragma)
Kampas rem	Honda Tiger Absolute Revo, Rp 30.000
Gir set	Honda Karisma 125, Rp 140.000
Filter oli	Tidak ada tambahan filter oli sekunder
Honda Absolute Revo 110	
Kampas kopling	Orisinal (model diafragma)
Kampas rem	New Honda Tiger Revo Rp 30.000
Gir set	Honda Karisma 125, Rp 140.000
Filter oli	Orisinal (tak ada penggantinya)
Yamaha Vega ZR 115	
Kampas kopling	Orisinal
Kampas rem	Yamaha Mio Soul, Rp 35.000
Gir set	Yamaha Jupiter Z, Rp 115.000
Filter Oli	Orisinal (tak ada penggantinya)
Yamaha Jupiter MX 135	
Kampas kopling	Honda Karisma 110, Rp 135.000
Kampas rem	Suzuki Smash 110, Rp 20.000
Gir set	Honda Karisma 125, Rp 140.000
Filter oli	Indopart, Rp 20.000
Kawasaki Athlete	
Kampas kopling	Orisinal (tak ada penggantinya)
Kampas rem	Kawasaki Kaze R, Rp 20.000
Gir set	Kawasaki Kaze R, Rp 123.000
Filter Oli	Orisinal (tak ada penggantinya)
Kawasaki ZX 130	
Kampas kopling	Kawasaki Blitz, Rp 130.000
Kampas rem	Honda Supra, Rp 20.000
Gir set	Kawasaki Kaze R, Rp 123.000
Filter Oli	Indopart, Rp 20.000
Suzuki Shogun 125	
Kampas kopling	Satria R 120, Rp 130.000
Kampas rem	Suzuki Smash R 110, Rp 20.000
Gir set	Suzuki Smash R 110, Rp 110.000
Filter Oli	Suzuki Smash R 110, Rp 20.000
Suzuki Satria F 150	
Kampas kopling	Satria R 120, Rp 130.000
Kampas rem	Suzuki Smash R 110, Rp 20.000
Gir set	Suzuki Smash R 110, Rp 110.000
Filter Oli	Suzuki Smash R 110, Rp 20.000

SPARE-PART FAST MOVING MOTOR SPORT

BISA PAKE BEBEK JUGA, LO!



Spare-part merupakan 'makanan penting' semua motor. Akan jadi ribet jika penggantinya tak tersedia di pasaran. Masak besutan mau didiamkan di rumah, gara-gara komponen substitusinya enggak ada. Padahal itu cuma kampas kopling atau remnya. *Ih.. repot, kan?*

Makanya, biar Anda *gak* bingung nyarinya, berikut ini dipaparkan onderdil untuk kuda besi tipe sport. Asyiknya, tak melulu dicomot dari tunggangan sejenis. Tetapi bisa juga diambil dari tipe lain. Salah satunya dari bebek. •

Motor	Substitusi	Harga
Kampas kopling		
Scorpio	-	-
Thunder	Suzuki Satria 120	Rp 225.000
V-Ixion	Honda Supra x 125	Rp 135.000
Bajaj	Yamaha Scorpio	Rp 144.000
Tiger	Honda GL-Pro	Rp 100.000
Mega pro	Honda GL-Pro	Rp 100.000
Minerva 150R	Honda Karisma	Rp 140.000
Per kopling		
Scorpio	Yamaha F1ZR	Rp. 48.000
Thunder	Suzuki Satria 120	Rp. 82.000
V-Ixion	Yamaha Jupiter MX	Rp. 50.000
Bajaj	-	-
Mega pro	Honda Grand	Rp. 62.000
Minerva 150R	Honda Tiger	Rp. 32.000
Kampas rem (dpn)		
Scorpio	Yamaha F1ZR	Rp. 70.000
Thunder	Yamaha RX-King	Rp. 10.000

V-Ixion	Yamaha Vega New	Rp. 20.000
Bajaj	Honda Vario	Rp. 15.000
Tiger	Kawasaki Ninja 150R	Rp. 35.000
Mega pro	Honda Supra x 125	Rp. 32.000
Minerva 150R	Honda Supra x 125	Rp. 32.000
Kampas rem (blk)		
Scorpio	Yamaha RX-King	Rp. 25.000
Thunder	Yamaha RX-King	Rp. 25.000
V-Ixion	Yamaha RX-King	Rp. 25.000
Bajaj	Yamaha RX-King	Rp. 25.000
Tiger	-	-
Mega Pro	-	-
Minerva 150R	-	-

Sproket		
Scorpio	Yamaha V-Ixion 1 set	Rp. 91.000
Thunder	Yamaha Scorpio (blk)	Rp. 50.000
Vixion	Yamaha Jupiter mx (dpn)	Rp. 50.000
	Yamaha Scorpio (blk)	Rp. 50.000
Bajaj	Honda Mega Pro (dpn)	Rp. 17.000
	Honda GL-Pro (blk)	Rp. 40.000
Tiger	Honda GL-Pro NeoTech 1set	Rp.123.000
Mega pro	Honda GL-Pro NeoTech 1set	Rp.123.000
Minerva 150R	Honda GL-Pro (dpn)	Rp. 12.000
	Yamaha RX-King (blk)	Rp. 25.000

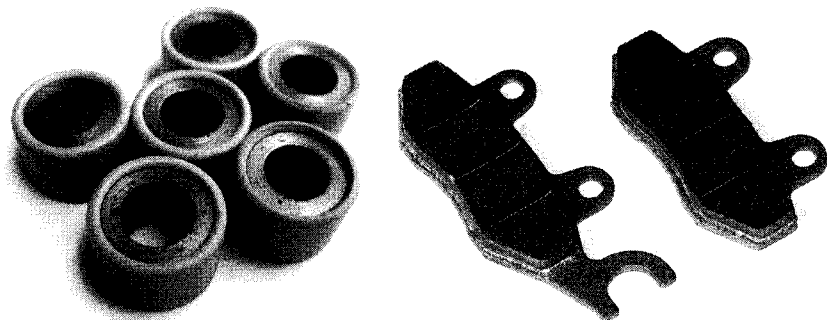
Filter oli		
Scorpio	Yamaha Jupiter MX	Rp. 22.000
Thunder	Suzuki Shogun SP 125	Rp. 10.000
V-Ixion	-	-
Bajaj	-	-
Tiger	-	-
Mega Pro	-	-
Minerva 150R	-	-

Catatan:

Harga di atas dapat berubah sesuai situasi dan kondisi terkini. Lebih baik ditanyakan lebih dahulu sebelum memutuskan untuk membeli komponen yang dibutuhkan

SPARE-PART FAST MOVING SKUTIK

GAK PERLU BANYAK GANTI



Penunggang skutik kian berjubel. "Wajar! Sebab selain praktis dikendarai, kuda besi tak bergigi ini juga punya list penggantian spare-part fast moving lebih sedikit dibanding jenis motor lain," ujar Edi dari toko onderdil Seven Motor (SM).

Maksudnya, kalau di bebek ada rantai dan sproket, di skutik kan mengandalkan belt CVT. Asyiknya, komponen itu bisa disubstitusi dari jenis atau merek motor lain. "Tetapi kalau untuk roller, gak bisa aplikasi dari motor lain. Solusinya, pakai aftermarket," tambah Yogi dari Yogi Speed Shop. Nah, mau tahu spare-part apa saja yang bisa di 'kanibal'? Ini dia! •

Motor	Kampas rem depan	Kampas rem belakang	Dollar	Filter Oli
Yamaha				
New Mio	New Vega Rp 65.000	RX King Rp 30.000	LHK Rp 60.000	-
Honda				
Vario	Supra X Rp 45.000	Mega Pro Rp 35.000	Seree Rp 60.000	-
BeAT	Honda KW2 Rp 25.000	Mega Pro Rp 35.000	Free LX Rp 90.000	-
Suzuki				
Skywave	Shogun 125 Rp 55.000	Thunder Rp 45.000	Seree Rp 60.000	Shogun125 Rp 11.000
Spin	Shogun 125 Rp 55.000	Thunder Rp 45.000	Kitaco Rp 90.000	Shogun125 Rp 11.000
Kymco				
Free LX	Free LX Rp 50.000	RX King Rp 30.000	BeAT Rp 80.000	-
Trend	Thunder Rp 90.000	Rx King Rp 30.000	Vario Rp 60.000	-

Catatan:

Harga di atas diperoleh dari harga eceran tertinggi. Harga dapat berubah sesuai situasi dan kondisi terkini. Lebih baik ditanyakan lebih dahulu sebelum memutuskan untuk membeli komponen yang dibutuhkan

HONDA CBR 150R

MURAH DAN MUDAH DICARI, TETAPI...

Tak dipungkiri, meski Honda CBR 150 dijual oleh importir umum (IU), sebarannya cukup banyak di wilayah Indonesia. Cuma ya itu, beberapa pemiliknya mengeluhkan tempat mencari *spare-part*nya, baik yang *fast moving* atau *slow moving*.

Makanya buat memudahkan, Wawan Setiawan dari WMC Racing di Jln. Buncit Raya No.21A, Warung Buncit, Jaksel, bengkel spesialis Honda CBR 150R, kasih panduan onderdil pengganti yang bisa disubstitusikan untuk motor itu.

"Intinya ini untuk sementara, jika mencari onderdil aslinya belum *dapat*. Karena biar bagaimanapun, milik orisinalnya tentu lebih mantap, *kan?*" bilang pria asli Purwokerto, Jateng ini.

Oh ya, sebagai catatan, harga-harga yang tercantum berikut ini hanya untuk patokan dan dapat berubah sesuai situasi dan kondisi terkini. Lebih baik ditanyakan lebih dahulu sebelum memutuskan untuk membeli komponen yang dibutuhkan.

SEAL SOKBREKER DEPAN

Part penahan oli dan debu di sokbreker ini, punya CBR150 dihargai Rp 400 ribu per set berisi 2 sil oli dan 2 sil debu. *Nah*, bila tak menemukan standarnya bisa pakai milik Honda GL Pro.

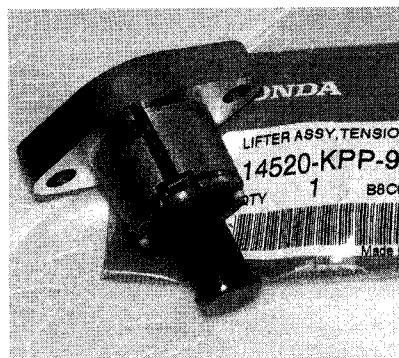
Bentuk dan dimensinya sama. Asli buatan Honda Indonesia dijual Rp 25 ribu per set. "Kalau pakai produk lokal, masa pakainya bisa setahun," terang pria berambut pendek ini.





KAMPAS KOPLING

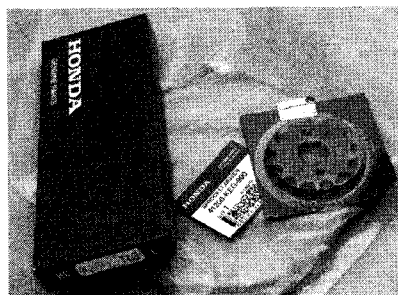
Jika *part* ini aus, mengakibatkan boros bensin. Sebab tenaga tak tersalur maksimal. Milik aslinya Rp 250 ribu, etappi bisa pakai punya Honda Tiger. Satu set Rp 100 ribu. "Usia pakainya, juga bisa setahunan," tambah bos 3 karyawan ini.



TENSIONER LIFTER ASSY

Bertugas menekan *tensioner* agar keteng tetap tegang. Punya standarnya mencapai Rp 350 ribu. Namun jangan khawatir, bisa pakai milik Honda Karisma. Cukup keluar uang Rp 60 ribu.

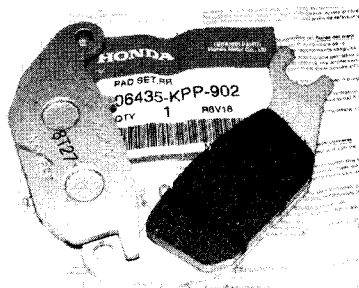
Lantaran lebih murah, masa pakainya terbatas. "Mungkin cuma sekitar 6 bulan. Tetapi lebih baik kan dari pada motor tak bisa dipakai," tutur mekanik yang baru pindah lokasi bengkel ini.



GIR SET

Harga barunya Rp 1,3 juta! Tapi tenang, ada alternatifnya *kok*. Berdayakan saja milik Honda GL Max Neo Tech. Harga barunya Rp 250 ribuan. Jumlah mata girnya, 14-41 (asli CBR 15-44).

"Bisa juga pakai milik GL Pro Neo Tech, namun dengan jumlah mata 14-46, perbandingannya jadi terlalu ringan, sehingga akselerasi lebih gesit namun top speed-nya jadi melorot," terang pria umur 30 tahun ini.



KAMPAS REM

Bila kesulitan dapat aslinya atau keberatan sama harganya bisa pakai milik Honda Tiger Revo (rem depan atau belakang). Asli CBR yang depan Rp 210 ribu, belakang Rp 225 ribu. Sedang milik Tiger depan belakang sama, hanya Rp 35 ribu. "Bedanya pada bahan, punya Tiger tak sekeras milik CBR," turunya. •

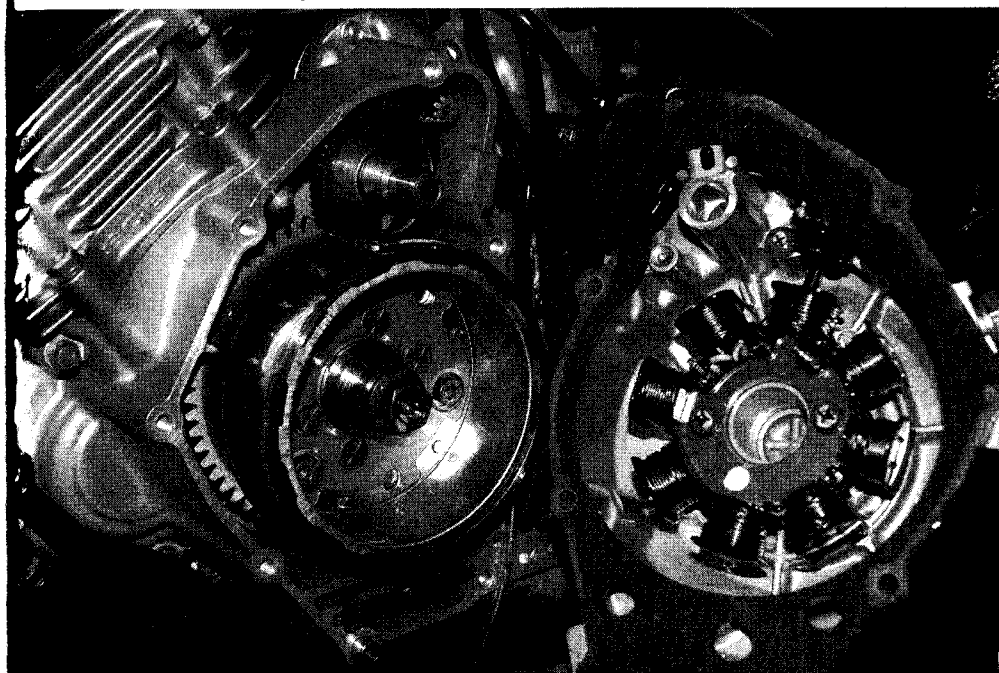
PART SUZUKI SATRIA F KE FXR150

TIDAK SEMUA SAMA TETAPI BISA

Seorang pembaca **OTOMOTIF** bernama Nick Dado menanyakan perihal Suzuki FXR 150. Ia sangat tertarik dengan motor sport binaan pabrikan berlambang S tersebut. Sayangnya, FXR150 tidak lagi dipasarkan di Tanah Air. Populasinya pun tidak begitu banyak. Namun di Malaysia, motor tersebut cukup banyak berkeliraran, karena memang basis produksinya di negeri jiran itu.

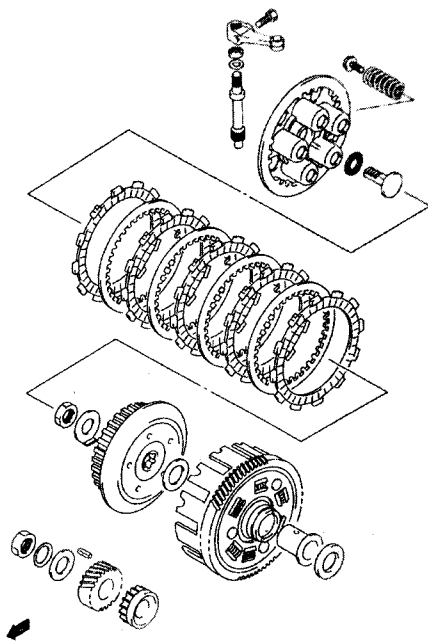
Padahal dari segi performa, motor ini terbilang *yahud*. Bodinya yang pakai *fairing* pun tampak sporti dan tidak ketinggalan zaman. Ditambah teknologi mesin yang cukup canggih. Antara lain sudah menganut 4 klep DOHC pada kepala silindernya, transmisi 6-speed, pendingin udara dan *oil cooled* serta masih banyak lagi. Dibanding Honda CBR150, performanya bisa dikatakan setara deh.

■ Kecuali komponen elektrik, starter part pengapian Satria FU150 bisa diadopsi



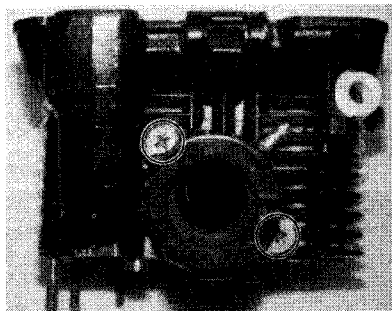
Nah, lantaran tidak dipasarkan lagi, alhasil berimbas pada ketersediaan *spare part*. Ada sih ada, namun jumlahnya terbatas sehingga jarang ditemui. Makanya Nick Dado agak ragu untuk menebus FXR meski ia kebetul ingin punya motor tersebut. Sehingga ia akhirnya memutuskan untuk menanyakan pada **OTOMOTIF**, apakah jeroan mesin Suzuki Satria F150 bisa disubstitusi ke FXR?

Sebab kalau diperhatikan, bentuk mesin FXR150 mirip dengan punya Satria F150. Mulai dari bentuk blok silinder, kepala silinder, crankcase, bak kopling hingga magnet "Karena memang mesin ayam jago andalan Suzuki ini merupakan pengembangan dari dapur pacu FXR," beber seorang instruktur training center PT Indomobil Niaga International (IMNI) selaku ATPM Suzuki Tanah Air. Jadi jeroannya sama persis dong?

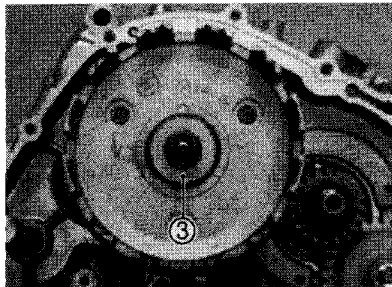


"Tidak semuanya. Ada beberapa komponen yang beda," jelasnya. Namun, masih kata instruktur itu, komponen yang dimaksud lebih cenderung slow moving alias yang proses keausannya lama. Antara lain primary drive gear, gigi sekunder dan balancer gear. "Kalau di FXR, primary drive gear maupun gigi sekunder dan balancer-nya modelnya scissor gear, maka punya Satria FU bentuknya biasa," terangnya.

Tetapi itu bukan kendala. Misalnya gigi primer atau gigi sekunder maupun gigi balancer pada FXR sudah aus, bisa diganti pakai punya Satria FU. Dengan catatan, bila gigi penggeraknya (drive gear) yang kena, maka mesti diganti sekalian sama pinion gear-nya.



■ Mulai dari piston plus ring hingga blok silinder bisa saling tukar



■ Gigi primer, sekunder maupun balancer pada FXR150 pakai model scissor gear. Sedang di Satria FU model datar

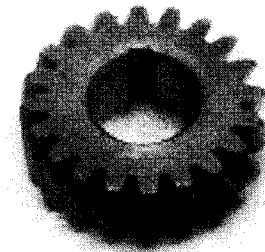
Perbedaan lainnya terletak pada sistem dekompresi. "Di FXR tidak pakai sistem ini, sedang di Satria FU ada," tambahnya. Komponen tersebut berfungsi menurunkan kompresi mesin saat start awal. Sehingga ketika menghidupkan mesin pakai kickstarter, tidak susah.

Selain itu, masih kata si instruktur, pada Satria FU sudah ditambahkan teknologi penekan emisi gas buang. Yakni PAIR system. Sama seperti teknologi air induction system (AIS) di motor Honda atau Yamaha keluaran sekarang.

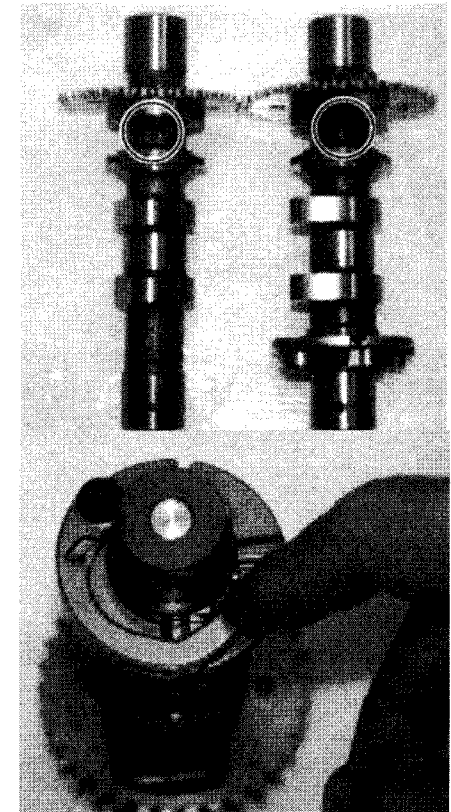
Namun itu juga bukan kendala. Malah kalau pemilik FXR ingin mengadopsi kedua teknologi di atas, bisa saja. Tinggal tebus noken as Satria FU untuk klep isap yang sudah terpasang mekanisme penurun kompresi (dekompresi) dan komponen PAIR system-nya. Dengan catatan, berikut blok silinder to. Karena komponen PAIR system tersebut terkoneksi dengan exhaust manifold di blok silinder. Yakni pipa untuk menyuntik udara bersihnya.

Seandainya tidak mau mengaplikasi teknologi tersebut pun tak masalah. Misalnya cuma ingin ganti blok silindernya saja, karena blok asli bawaan FXR tingkat keausannya sudah tinggi dan perlu diganti. Bisa kok pakai punya Satria FU. Tinggal tutup lubang PAIR system-nya yang ada di exhaust manifold, beres deh.

Sementara buat komponen lainnya, seperti piston plus ring, setang seher, kruk as, kampas kopling maupun rumah koplingnya, klep maupun per klepnya, kata Firdaus sama dengan punya FXR150. Jadi bisa saling tukar. •



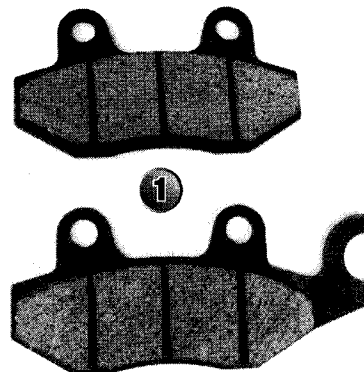
■ Gigi primer FXR model scissor gear



■ Sistem dekompresi Satria FU dapat diakt'rfkan di FXR

KAWASAKI ZX 130

BISA KETENGAN ATAU SATU SET



Hingga kini, konsep substitusi merupakan salah satu pemecah kebuntuan dalam mencari *spare-part*. Bisa karena memang harga aslinya mahal, susah didapat atau malah kualitas penggantinya ini justru lebih baik. Seperti dialami Yoga Irawan pemilik Kawasaki ZX 130.

Ia kebingungan waktu mencari komponen *fast-moving* di besutannya. "Enggak semua *part* KW ZX ada seperti motor lain. Sementara yang orisinalnya susah dicari. Ada *gak ya, part* penggantinya?" tanya warga Kunciran, Ciledug, Tangerang itu.

Ada kok, lumayan banyak yang bisa 'dikawinsilangkan'. Misal, kampas rem depan bisa pakai kepunyaan orisinal Honda Supra, Suzuki Shogun dan ZX sendiri (Gbr.1).

"Selisihnya harganya sedikit sekali dengan ZX. Sedang di belakang, sama dengan Kawasaki Kaze R dengan harga yang sama. Ukurannya lebih tebal dan enggak bikin berisik sewaktu pengereman. Cara penerapannya enggak perlu ngubah apapun," jawab Kiki dari bengkel Kiki Motorsport (KM) di Jln. Peninggilan No.21, Ciledug, Tangerang, Banten.

Selain itu, gir set dan karet damper (teromol) milik ZX bisa saling tukar dengan Kaze maupun Honda Karisma. "Tetapi kalau pakai punya Kaze R, dianjurkan harus satu set dengan girnya, kecuali punya Karisma

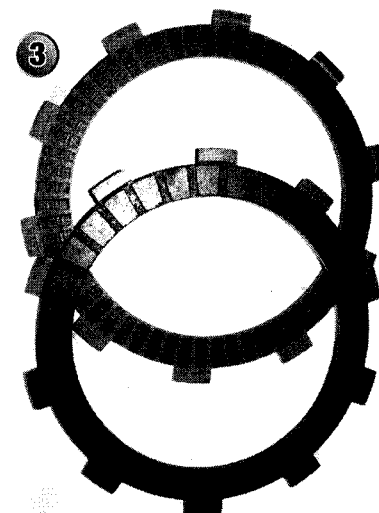


bisa pakai rantainya aja," ucapnya sambil menjelaskan jika mata rantai ZX dan Karisma bertipe 420, sedangkan Kaze 428 (Gbr.2).

Kita pindah ke transmisi, untuk kampas koplingnya dapat 'meminjam' milik Honda GL-Pro yang berjumlah 5 lembar atau punya Honda Supra, ruas kampasnya lebih lebar dibanding aslinya ZX ribu dan ukuran diameter lingkaranya pun sama (Gbr.3).

"Memang sih kepunyaan GL-Pro lebih awet. Tetapi alangkah baiknya jika per koplingnya juga diganti punya Kaze R. Pernya agak keras, lumayan enak buat tarikan bawah," tutupnya.

Tidak susah lagi *kan?* •



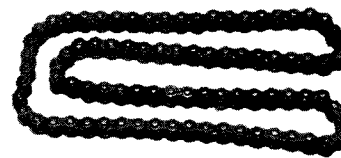
BAJAJ PULSAR 180 DTS-i

USAH SENGSA, ONDERDIL LANGKA

Untuk Anda pemilik Bajaj Pulsar 180 DTS-i, terutama yang berdomisili di luar Jakarta, pasti sempat kelimpungan mencari onderdil untuk motor dan bengkel kesayangan. Seperti dialami Jimmy, Pulsarian (sebutan pemilik Pulsar) yang beberapa waktu lalu mudik. "Cari onderdil di daerah agak susah," keluhnya. Saat itu, karyawan swasta yang juga warga Bekasi ini sempat bingung cari kampas rem di daerah Tasikmalaya.

Ah, seharusnya sih, dia gak usah resah. "Sebab beberapa *part* torindi alias motor India itu bisa disubstitusikan dengan punya besutan lain," sebut Muladi, mekanik MJ Motor (MJM), bengkel spesialis Bajaj di daerah Arteri Pondok Indah, Jaksel.

Pria yang akrab dipanggil Pak Mul ini juga menerangkan, hal ini tentu memudahkan Pulsarian di mana pun berada. "Kan yang dipakai onderdil motor yang sudah lama eksis di Indonesia," tukasnya. Apa aja sih? Nih, hasil rekomendasinya!



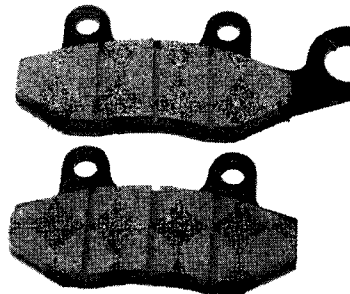
KETENG

Buat Pulsar yang rantai mesinnya (keteng) udah mulai rewel, bisa comot punya Honda GL-Pro generasi awal (sebelum Neo-Tech). "Jumlah matanya sama, kok!" yakin Pak Mul. Harganya juga lebih ekonomis dibanding milik Pulsar.

KAMPAS REM

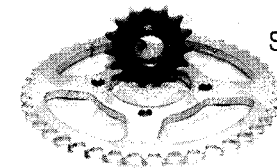
Bisa pakai milik Honda. "Apa aja bisa. Asalkan yang masuk kategori kuda besi laki alias sport. Karena lebar dan bentuk permukaan kampas. Rem milik produk berlambang sayap itu sama persis dengan milik Pulsar," papar Mul lagi.

Selain itu, peranti tadi juga diyakini memiliki daya tahan cukup kuat. Bahkan bisa dibilang lebih awet dari standarnya. "Bahannya lebih keras. Sedangkan punya Pulsar agak empuk. Jadi, masa pakainya juga lebih lama." Mul pun menunjukkan kampas itu.



KAMPAS KOPLING

Dapat diganti milik Yamaha Scorpio. Hal ini juga bisa bikin tarikan Pulsar lebih enteng, dan awet. "Kampas kopling Scorpio lebih tebal dan bahannya keras. Jadi tarikannya lebih 'menggigit' dan tahan lama dipakai," yakin Pak Mul. •



GIR DEPAN BELAKANG

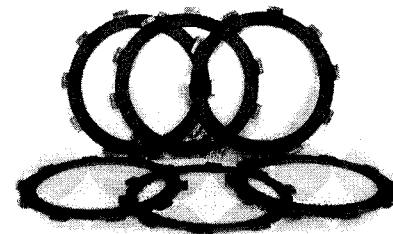
"Gir depan Pulsar ukuran 16 mata. Sedang belakangnya 43 gigi," sebut Said, pemilik MJM. Menurut pria ramah ini, ukuran gir depan Pulsar sama persis dengan gir depan Yamaha RX-Z yang berukuran 15 mata.

"As gir depan ukurannya sama persis," tukasnya. Selain itu, untuk Pulsarian yang mendewakan performa, menukar gir depan ini membantu akselerasi motor lebih yahud. Sedang gir belakang milik Honda tipe sport dapat menggantikan gir asli Pulsar.

"Tinggal dicari saja ukuran yang diinginkan," jelas Said.

PER KOPLING

Aslinya sering dikeluhkan lemah. Ini bisa dilihat dari sulitnya mengoper transmisi ke netral kala digunakan dalam waktu lama. Makanya, Said menyarankan menukar pakai per kopling Suzuki Satria F-150 atau Yamaha Scorpio. "Punya Satria atau Scorpio per koplingnya lebih keras dibanding orisinal Pulsar. Sehingga mampu menahan beban kopling lebih baik," jelas Said.



TVS APACHE RTR

KOLABORASI DARI HONDA ATAU SUZUKI



Ketangguhan mesinnya sudah cukup teruji, harganya terjangkau dipadu tampang yang *enggak* mengecewakan. Tetapi banyak motormania peminat TVS Apache RTR ini masih saja ada yang bertanya, “*Gimana* dengan *spare-part*nya. Tersedia, enggak ya?”

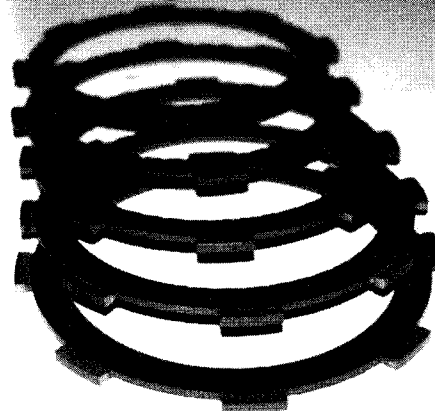
“Buat masyarakat di kota besar mungkin tak masalah. Sebab bengkel resmi di *dealer* atau *main dealer*-nya banyak. Jadi *spare-part*nya lebih terjangkau. *Gimana* dengan konsumen yang ada di kota kecil atau pelosok?” ucap Philip S, mekanik bengkel motor umum Formula Motor (FM) di kawasan Griya Harapan Permai, Bekasi Barat.

Masuk akal juga pendapat mekanik berambut ikal itu. *Ah*, tetapi jangan khawatir. Sama seperti motor lain,

komponen kuda besi asal India ini juga bisa mencomot dari motor lain (substitusi). Intinya sih, dari hasil penelusuran tim **OTOMOTIF** di lapangan, beberapa komponen yang masuk kategori *fast moving* ini bisa dikolaborasi dari produk Honda dan Suzuki.

KAMPAS REM

Dengan model kaliper dubel piston, maka kampas rem depan Apache RTR ada kesamaan dengan milik motor Honda Supra. Sementara bagian belakangnya yang masih pakai teromol, kampas rem Suzuki Thunder 125 bisa diaplikasi. “Sekalian untuk karet teromolnya, juga bisa pakai bawaan Thunder,” ucap Hasan Basri, mekanik bengkel Sans Speed di Jln. Kelapa Dua, Jakbar.



KAMPAS KOPLING

Sebagai peredam dan penerus daya dari gigi transmisi, pastinya intensitas kerja *part* ini cukup tinggi. Rekomendasi saat menggantinya, tentu pakai asli bawaan Apache RTR. Tetapi bila belum ada, bisa mencomot kampas kopling Honda Karisma.

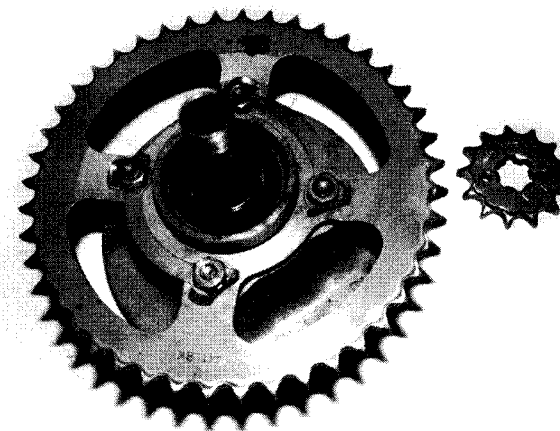


FILTER OLI

Berfungsi menyaring partikel-partikel kecil dalam mesin. Itu agar kinerja dapur pacu tetap prima dan umur pakai komponen jadi lebih awet. Dalam keadaan *spare-part* yang belum lengkap tersedia (selain di bengkel resmi TVS), filter oli Apache RTR bisa pakai punya Suzuki Shogun 125.

GEAR & RANTAI

Bila mata *gear* depan Apache RTR sudah mulai terkikis, jangan bingung. Tinggal datang ke toko onderdil motor dan tebus gir depan Honda GL NeoTech. Harganya sangat bersahabat *kok*. “Buat belakang, bisa aplikasi bawaan Thunder. Namun lubang bautnya mesti disesuaikan,” terang Hasan sembari bilang, rantai bisa pakai milik Thunder. •



KOMPONEN FAST MOVING TVS ROCKZ



BISA PAKAI PUNYA VARIAN HONDA

TVS Rockz 125 yang diperkenalkan PT TVS Motor Company Indonesia (TMCI), selaku pabrik motor India tersebut, dijadikan salah satu andalan untuk jualan. Tentunya TMCI sudah mempersiapkan segalanya termasuk ketersediaan *spare-part*. Jadi tidak usah khawatir.

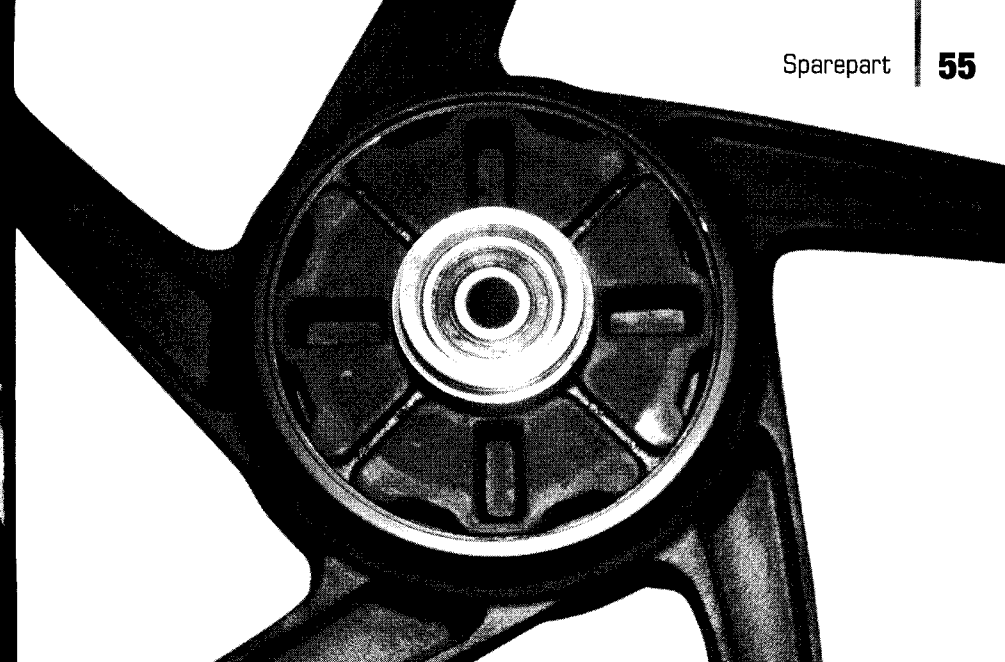
Namun bila ada sedikit kendala soal ketersediaan *spare-part*, tidak perlu resah. Pasalnya beberapa komponen khususnya yang *fast moving*, terdapat substitusinya. "Kebanyakan *part* yang bisa dipakai substitusi, merupakan onderdil bawaan bebek Honda," ungkap Hasan Basri,

mekanik Hasan Motor di Jln. Kelapa Dua, Jakbar. Ini selengkapnya!

GEAR SET

Jarak sumbu roda TVS Rockz 1.260 mm, sementara untuk Honda Karisma 1.242 mm. Dengan jarak sumbu roda yang enggak banyak perbedaannya, maka rantai Karisma bisa dipakai buat substitusi ke TVS Rockz.

Sementara untuk *geamya*, tidak ada model yang sama dengan bawaan TVs Rockz. Namun hal itu bisa digantikan dengan *gear* buta.



KARET TEROMOL

Terjadi *speleng* pada *gear* roda belakang, merupakan akibat dari karet teromolnya yang sudah aus. Nah untuk menggantinya, bisa langsung datang ke bengkel resmi TVS terdekat. Bila memang stok lagi kosong, tidak usah pusing kepala.

"Bisa mampir ke toko onderdil motor, lalu beli karet teromol bawaan Honda Grand," kata Hasan. Secara kasatmata, memang bentuk karet teromol Honda Grand tak sama dengan TVS Rockz. Namun tetap bisa dipakai sebagai *part* pengganti.

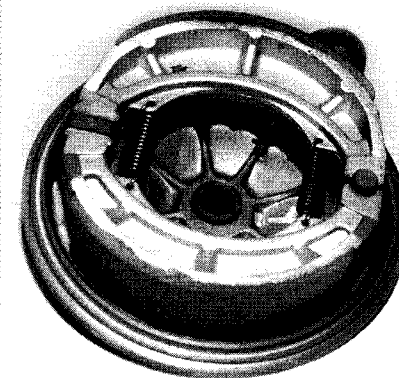
KAMPAS KOPLING

Dengan ciri-ciri motor meraung namun tidak laju, dipastikan *part* yang julukannya kampas kopling sudah waktunya ganti. Penggantinya yang bisa digunakan adalah pakai kampas kopling bawaan Honda Karisma. "Tak hanya kampasnya, bagian *plate clutch* juga pakai bawaan bebek Honda tersebut," ujar Hasan.

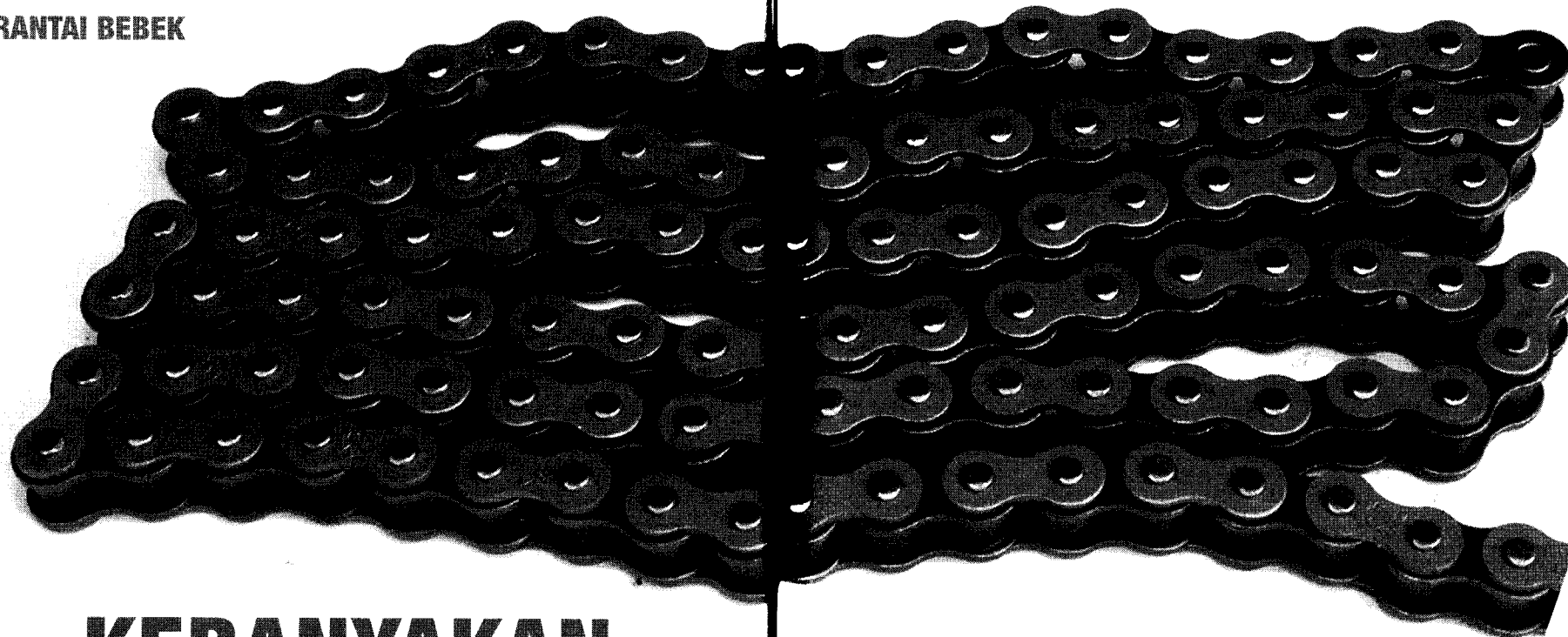
KAMPAS REM

Dengan model kaliper yang dobel piston, untuk mencari perangkat ini tidak begitu mudah. Kampas rem depan bawaan Honda Karisma, bisa dicomot buat menggantikan bawaan TVS.

Itu yang bagian depan, bila yang habis bagian belakang *gimana?* Mengaplikasi model teromol di bagian rem belakang, setelah dicocokkan ternyata bawaan Suzuki Thunder bisa dipasang *ngeplak*. •



RANTAI BEBEK



KEBANYAKAN PAKAI UKURAN 428

Rantai motor terus jadi *kendor*, memang pasti terjadi. Sebab sebagai penerus daya dari mesin ke roda belakang, beban berat selalu diemban. Apalagi kalau dipakai dalam kondisi jalan macet seperti Jakarta. Rantai selalu dapat entakan di gigi transmisi rendah.

"Normalnya umur pakai rantai bisa sampai 2 tahunan. Itu asumsinya dengan kondisi pemakaian normal juga perawatan yang rutin," tutur seorang *technical service training* PT Astra Honda Motor. Kalau

ditambah dengan kondisi jalanan yang sekarang, tentu rantai akan cepat aus dari umur standarnya.

Usah khawatir, terutama buat biker yang besutannya jenis bebek. Karena hampir semua pakai rantai berukuran tebal 428. "Hanya ada 2 jenis motor (Honda Kharisma & Kawazaki ZX130) yang pakai rantai 420, jadi lebih tipis," terang Robert T, dari Andre Motor, Bekasi.

Selain ukuran tebalnya yang sama, ternyata buat urusan ganti rantai ada

beberapa merek rantai *aftermarket* (Indopart, Aspira & Federal) yang bisa dijadikan substitusi aslinya. Tentu dengan harga jual lebih murah dengan kekuatan masa pakai cukup lumayan.

Oh ya, jangan karena substitusinya ada banyak jadi mengampangkan soal perawatan. Biar tetap awet dipakai, perawatannya mesti rutin. Seperti secara berkala memberikan pelumas pada rantai, bisa berupa oli dengan SAE 90 atau juga cairan semprot chain lube. "Jangan sekali-sekali pelumasnya pakai yang bekas. Kotoran yang ada di dalamnya malah bikin umur rantai jadi lebih pendek," sergah Endro. •

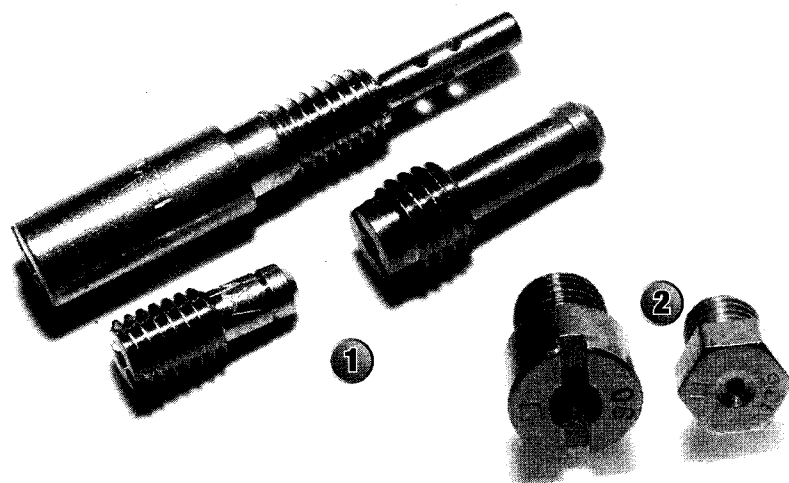
Jenis motor	Harga (dalam ribuan Rp)	
	Orisinal	Substitusi
Honda		
Karisma	55	25 (Indopart), 25(Aspira), 25(Federal)
Supra Fit	60	25 (Indopart), 25(Aspira), 25(Federal)
Supra X125	55	25 (Indopart), 25(Aspira), 25(Federal)
Yamaha		
Vega R	55	25 (Indopart), 25(Aspira), 25(Federal)
Jupiter Z	60	25 (Indopart), 25(Aspira), 25(Federal)
Jupiter MX	65	25 (Indopart), 25(Aspira), 25(Federal)
Suzuki		
Smash	55	25 (Indopart), 25(Aspira), 25(Federal)
Shoqun125	55	25 (Indopart), 25(Aspira), 25(Federal)
Satria FU 150	80	30 (Indopart), 25(Aspira), 25(Federal)
Kawasaki		
Kaze	65	25 (Indopart), 25(Aspira), 25(Federal)
Blitz	65	25 (Indopart), 25(Aspira), 25(Federal)
ZX130	70	25 (Indopart), 25(Aspira), 25(Federal)

Catatan:

Harga di atas dapat berubah sesuai situasi dan kondisi terkini. Lebih baik ditanyakan lebih dahulu sebelum memutuskan untuk membeli komponen yang dibutuhkan

SPUYER KARBURATOR

DRAT DAN BENTUKNYA HARUS SAMA

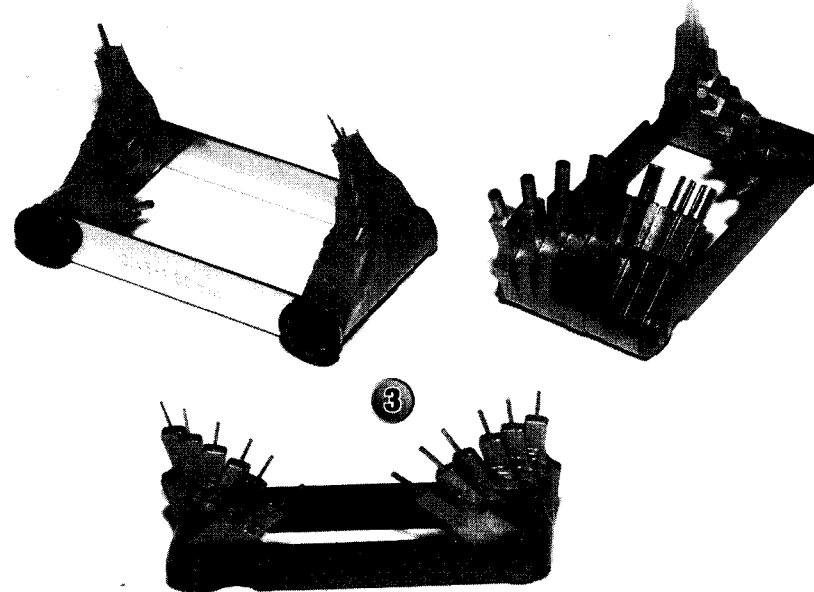


Setting karburator ibarat menu wajib saat korek mesin. Misalnya mengganti ukuran spuyer lebih besar. Di pasaran banyak beredar *pilot jet* dan *main jet aftermarket* yang menyediakan beragam ukuran. Mulai ukuran standar sampai yang lubangnya jauh lebih besar. Di antaranya ada merek Extreme, Kitaco ataupun TDR.

Melihat mereknya, pemasok bensin motor dikuasai dua merek, Keihin dan Mikuni. Tiap spuyernya memiliki ukuran drat dan bentuk yang berbeda. Contoh *pilot jet* ada yang bentuknya memanjang, sedang sampai yang kecil (**Gbr.1**). Demikian juga dengan *main jet*, ada yang model pakai obeng dan segi enam (**Gbr.2**).

"Selama bentuk dan ukuran dratnya sama, sebenarnya antarspuyer bisa saling tukar (**lihat tabel**). Tinggal menyesuaikan besarnya lubang yang diinginkan. Tiap jenis bisa tersedia sampai puluhan macam," beber Jap Sun Kin, pemasok spuyer merek Extreme.

Yang patut diperhatikan saat beli spuyer adalah kepresisian ukuran. Jangan sampai lubangnya *ngaco*. Tertera ukuran 110 tetapi lubangnya serasa 120. "Spuyer Extreme dijamin presisi. Masing-masing telah dicek ulang. Kita punya alat khusus untuk mengukur lubang spuyer Keihin dan Mikuni (**Gbr.3**)," jaminnyanya. •



Model jet yang bisa saling tukar
Yamaha Jupiter Z
Yamaha Vega
Yamaha Nouvo
Suzuki Shogun 110
Suzuki Smash
Suzuki Shogun 125
Honda Supra
Honda Karisma
Kawasaki Kaze
Yamaha RX-King
Yamaha RX-Z
Yamaha RX-S
Honda Tiger
Kawasaki Ninja
Honda NSR SP
Jupiter MX135
Suzuki Satria F150
Suzuki Thunder 125

Model jet yang bisa saling tukar
Yamaha Jupiter MX135
Yamaha Jupiter Z
Yamaha Vega
Suzuki Shogun 110
Suzuki Smash
Suzuki Shogun 125
Suzuki Satria F150
Yamaha Scorpio
Suzuki Satria 120R
Suzuki Thunder 125
Yamaha F1ZR
Yamaha RX-Z
Suzuki RGR
Honda Supra
Honda Karisma
Honda Tiger
Kawasaki Ninja
Honda NSR SP

PISTON

SULAP BLOK BEKAS MENJADI BERKELAS

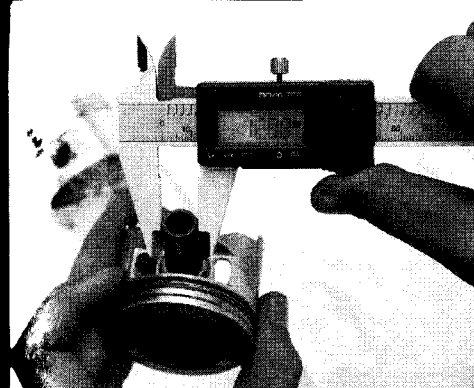
Sesuai rekomendasi pabrik, setelah *oversize* 100 (1 mm) blok motor mesti diganti baru. Kapasitas mesin dikembalikan kondisi standar. Sebab pabrik tidak menyediakan piston dengan ukuran lebih dari 1 mm. *Walah, sayang dong!*

Eit, nanti dulu, deh. Mending dengerin nih pendapat Danang Cakra, mekanik dari Cakra Motorsport yang bermarkas di Yogyakarta! "Blok bekas masih bisa dimanfaatkan dengan memakai piston dari motor merek lain."

Langkah ini justru banyak manfaatnya. Dengan mengaplikasi piston berukuran lebih besar bisa mendongkrak kapasitas mesin (cc). Tenaga motor digaransi akan meningkat. Tetapi kalau lingkaran torak yang dipilih terlampau besar juga kurang bagus buat harian.

Saran Danang, untuk transportasi harian diameter piston naik 2-3 mm. Syarat berikutnya, pin piston usahakan sama. Jika pin piston diganjak pakai *bushing* sangat riskan. "Bagian kepala torak disesuaikan lagi. Misal dibubut dan dibentuk sesuai ruang bakar. Kalau terlalu tinggi bisa membentur kepala silinder."

Lebih jelasnya perhatikan tabel 1 sampai 3. Pin piston Honda Supra Fit, Supra X125, Sonic, Kawasaki Kaze, Joy



■ Pin piston mesti sama

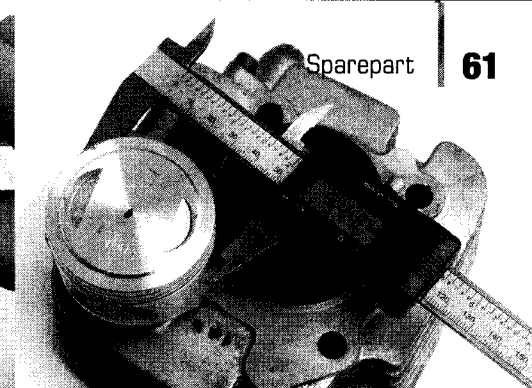
125 dan Jupiter Z sama yaitu 12,98-13 mm. Sedang pin piston Smash dan Shogun 125 sama dengan Thunder 125. Jadi, piston yang punya lingkaran pin sama bisa saling tukar.

Silakan pilih sendiri besarnya cc mesin yang diinginkan (*lihat tabel 3*). Untuk lingkaran piston malar lebih 2 mm harus ganti *boring* baru. Jika tidak, dinding silinder terlalu tipis atau malah jebol. Contoh Supra Fit ganti piston Kaze 54 mm, sebaiknya *boring* pakai diameter luar 58 mm.

Monggo pilih sendiri! •

Tabel 3. Pilihan Substitusi

Honda Supra Fit		
Stroke	Piston	Volume Silinder
49,5	50	97,19 cc (std)
49,5	53,0	109,21 cc
49,5	53,5	111,28 cc
49,5	54,0	113,36 cc
49,5	54,4	115,05 cc
Honda Supra X125		
Stroke	Piston	Volume Silinder
57,9	52,4	124,86 cc (std)
57,9	53,4	129,67 cc
57,9	53,5	130,16 cc
57,9	54,0	132,60 cc
57,9	55,0	137,56 cc
57,9	56,0	142,61 cc
57,9	56,5	145,17 cc
57,9	57,0	147,75 cc
57,9	58,0	152,98 cc
57,9	58,5	155,62 cc
57,9	59,0	158,30 cc



■ Lingkaran piston naik 2 mm sebaiknya ganti boring

Tabel 1. Diameter Piston

Merek	std	OS:500	OS:100
Kawasaki Kaze	53,0	53,50	54,0
Kawasaki Joy 125	56,0	56,50	57,0
Suzuki Thunder 125	57,0	57,50	78,0
Honda Sonic	58,0	58,50	59,0
Piston Izumi	53,4	54,4	55,0

Tabel 2. Stroke (langkah piston)

Merek	Stroke	Piston (std)
Honda Supra Fit	49,5	50
Honda Supra X125	57,9	52,4
Suzuki Smash	48,8	53,5
Suzuki Shogun 125	55,4	53,5
Yamaha Jupiter Z	54,0	51

Yamaha Jupiter Z			Suzuki Smash		
Stroke	Piston	Volume Silinder	Stroke	Piston	Volume Silinder
54,0	51,0	110,31 cc (std)	48,8	53,3	108,88 cc (std)
54,0	53,0	119,13 cc	48,8	57,0	124,52 cc
54,0	53,5	121,39 cc	48,8	57,5	126,72 cc
54,0	54,0	123,67 cc	48,8	58,0	128,93 cc
54,0	54,4	125,51 cc	Suzuki Shogun 125		
54,0	55,0	128,29 cc	Stroke	Piston	Volume Silinder
54,0	56,0	133,00 cc	55,4	53,5	124,54 cc (std)
54,0	56,5	135,39 cc	55,4	57,0	141,37 cc
54,0	57,0	137,79 cc	55,4	57,5	143,86 cc
54,0	58,0	142,67 cc	55,4	58,0	146,38 cc
54,0	58,5	145,14 cc			
54,0	59,0	147,63 cc			

GIR

RASIO TEPAT LARI TAK TERSENDAT?

Gonta-ganti gir jamak dilakukan pada motor balap, tetapi bisa juga diterapkan untuk menambah kenyamanan berkendara setiap hari. Sayangnya, enggak setiap toko onderdil punya stok gir yang diinginkan. Kalau mau simpel, bisa lakukan metoda substitusi gir dari beberapa merek atau tipe motor yang beredar di Tanah Air. Biar lebih jelas, bisa Anda *kebet* beberapa panduan berikut.

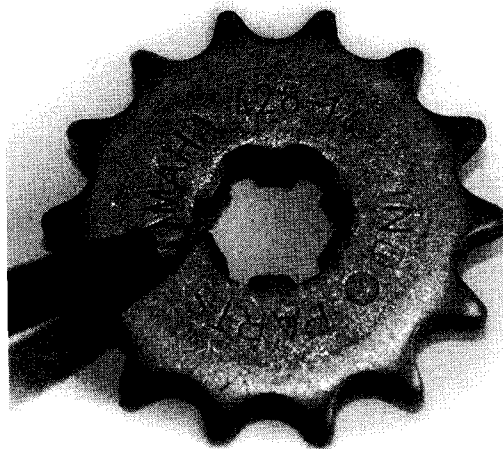
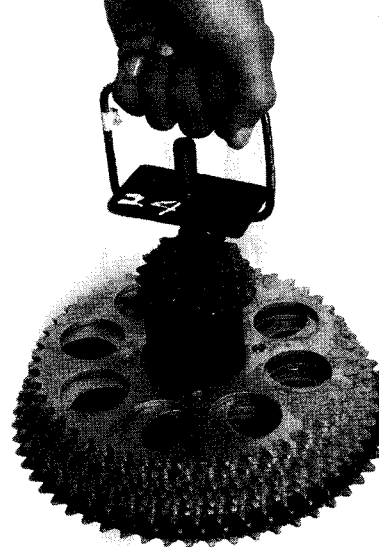
CERMATI DUDUKAN AS DAN SPROCKET HUB

Paling utama, cermati diameterudukan as di bagian tengah gir depan berikut *hub* (dudukan baut) pada gir belakangnya. "Khusus Suzuki Satria F150, bisa substitusi pakai punya Yamaha RX-King, RX-Z, F1ZR atau Yamaha Alfa. Tetapi mesti

ditambah dua lubang buat dudukan baut penguncinya," jelas Dodo, juragan Dodo Sport Racing di Ciledug Raya, Larangan Utara, Tangerang.

Umumnya motor-motor di sini, pakai *size* ketebalan rantai 428. Kecuali buat Honda Tiger dan NSR pakai 520. Sementara Honda Karisma dan Supra X 125 ukuran standarnya 420. Kalau *udah pas* semua, pastikan ukuran pada gir itu sama. Jika ada yang keliru, rantai enggak bakal bisa terpasang secara presisi pada gir.

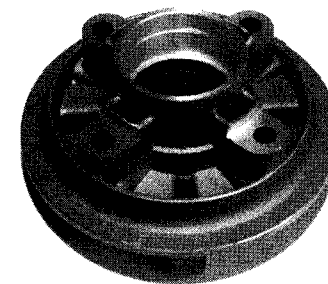
Oh iya, jangan lupa cermati jumlah mata keseluruhan pada gir depan dan belakangnya. Hal ini buat menentukan seberapa besar *final ratio* yang diinginkan, sesuai karakter dan kondisi medan yang kerap Anda lewati. Untuk mengetahui perhitungan yang lebih detail, bisa simak boks berikutnya.



PERBANDINGAN

Pakai formula pembagian, jumlah mata gir belakang dibagi jumlah mata sproket depan. Contoh di Karisma. Perbandingan standar gir depan dan belakang; 14:35. Jika dibagi antara gir belakang dengan depannya, akan didapatkan *final ratio* 2,5.

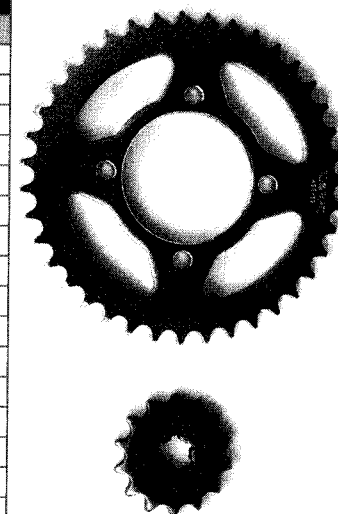
Jika kondisi medan yang sering Anda lewati banyak terdapat tanjakan serta tikungan, seperti daerah Puncak, Bogor, Jabar, idealnya pakai *final ratio* di atas standar (2,5). Misal depan diturunkan jadi 13 mata, sementara jumlah mata gir belakang tetap (35). Kalau dibagi antara belakang dan depannya, akan diperoleh total rasio; 2,69. Lebih tinggi 0,19 poin dari kondisi standar.

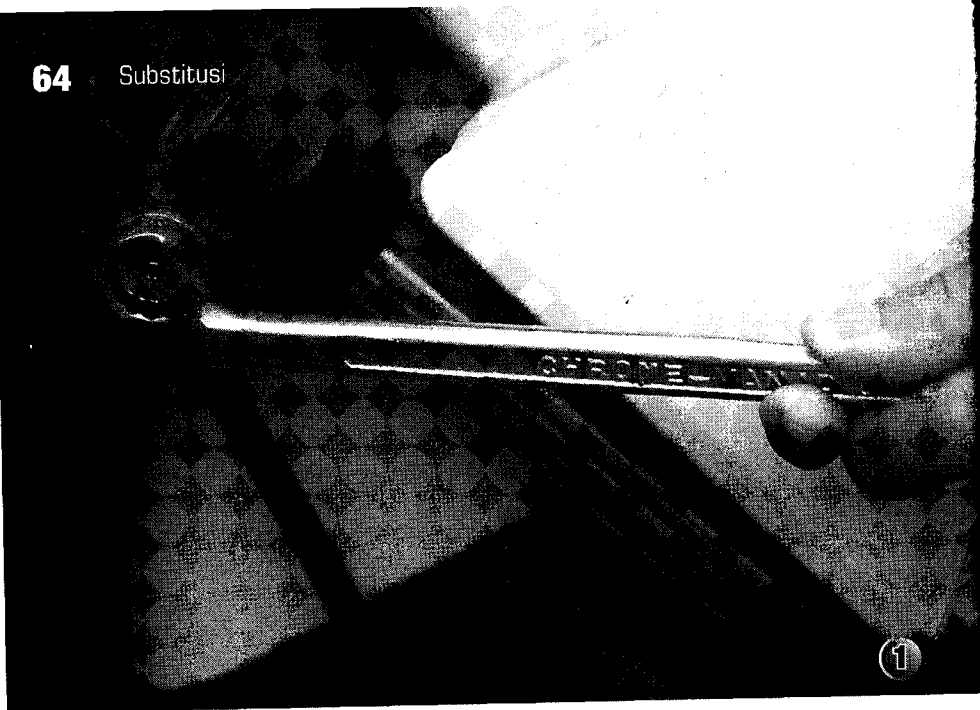


Kalau di daerah tempat tinggal Anda banyak trek lurus dan panjang, sebaiknya ganti *final ratio* lebih rendah dari standarnya (2,5). Sebagai gambaran, gir depan naik 1 mata jadi 15 (semula 14), sedangkan gir belakangnya tetap pakai standar pabrik (35). Setelah dibagi (gir belakang : gir depan), maka jumlah *final rasionya* 2,33. Lebih rendah 0,17 poin dari kondisi standar. •

Tabel Substitusi Gir

Merek & Tipe	Sproket Depan	Sproket Belakang
Honda Supra X	Honda Grand	Honda Grand
	Suzuki Smash	Honda Legenda
	Suzuki Shogun 125	
Honda Karisma		Honda Supra X125
Honda Supra X125		Honda Karisma
Suzuki Thunder 125	Suzuki RGR 150	Suzuki RGR 150
Suzuki RGR 150	Suzuki Thunder 125	Suzuki Thunder 125
Suzuki Satria FU150	Yamaha RX-Z	Suzuki Satria 120
	Yamaha RX-King	Suzuki Shogun 110
	Yamaha F1ZR	
	Yamaha Alfa	
Suzuki Shogun 110	Suzuki Satria 120	Suzuki Shogun 125
	Suzuki TornadoGS/GX	Suzuki Smash
	Suzuki TornadoGS/GX	
Yamaha RX-King	Yamaha RX-Z	semua tipe Yamaha
	Yamaha F1ZR	
	Yamaha Alfa	
Kawasaki Kaze	Kawasaki Blitz	Kawasaki Blitz
	Kawasaki ZX 130	Kawasaki ZX 130





GANTI SIL SOKBREKER DEPAN HONDA VARIO

BISA PAKAI PUNYA KARISMA

Belum setahun, di batang sokbreker depan kanan Honda Vario 2007 milik Andi asal Depok, Jabar sudah terdapat lingkaran bekas oli *nyampur* kotoran. "Pertanda ada kebocoran pelumas sokbreker," kata seorang mekanik Plaza Motor di Jln. Santosa Raya, Depok II, Jabar.

Penyebabnya bisa karena batang sokbreker baret, sehingga timbul celah yang memungkinkan oli sok merembes keluar. Atau sil soknya aus. Namun saat Andi meneliti permukaan batang sok, tak

ada goresan sedikit pun. Ia pun *ngecek* ke bengkel terdekat. Ternyata biang keladinya karena sil bocor. Tetapi kok secepat itu ya?

Bisa jadi akibat kondisi jalanan yang banyak berlubang. Apalagi Andi bilang, dia sering tak sengaja menghajar jalan berlubang saat beraktivitas sehari-hari.

Buat mengatasi kendala sokbreker depan kanan Vario-nya, Andi mau tak mau mesti mengganti sil baru. Sayang saat tanya ke bengkel resmi Honda Prima Motor (PM) di Jln. Tole Iskandar, Depok, *part* itu



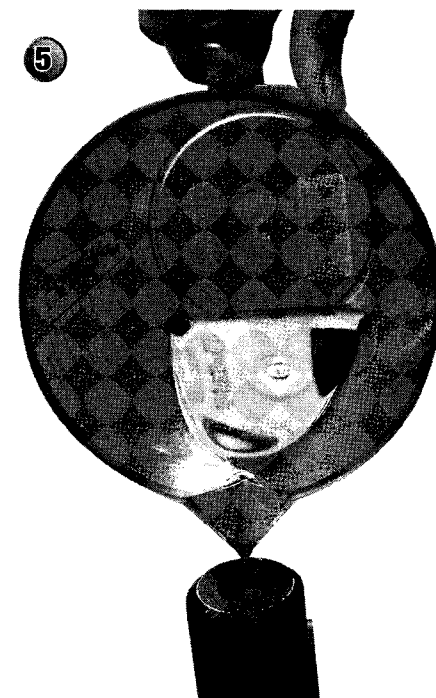
kebetulan lagi kosong. "Tetapi bisa pakai punya Karisma *kok*, Mas. Barangnya sama persis," saran resepsionis bengkel itu. Itu sudah termasuk sil penahan debu. Bisa ditambah oli sokbreker khusus keluaran Showa.

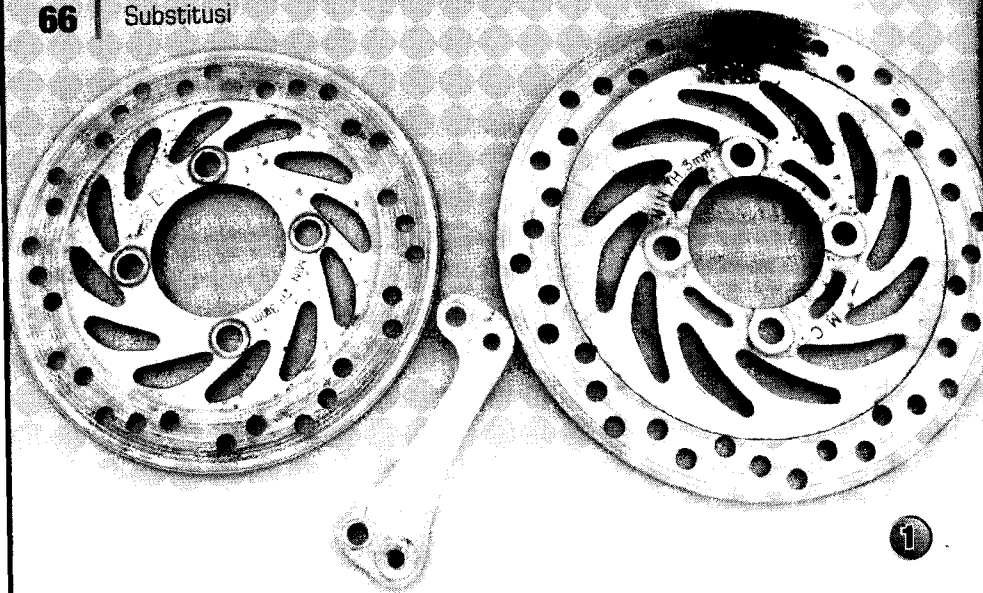
Jika Variomania sayang mengeluarkan duit lebih buat biaya montir, sebenarnya penggantian sil sokbreker bisa dikerjakan sendiri. Caranya, pertama topang motor pakai standar tengah, lalu ganjal dek bagian bawah pakai balok agar saat mencopot roda depan, bagian depan motor tak jatuh. Lalu ikuti langkah berikut.

1. Lepas dua baut pengikat batang sokbreker di klem segi tiga (**Gbr.1**), kemudian tarik soknya ke bawah.
2. Posisikan tabung sok menghadap ke atas, terus copot baut pengancing pipa suling di ujung tabung kunci L 6 mm (**Gbr.2**).
3. Angkat/pisahkan tabung sok dari batangnya, lalu cangkil sil penahan debu pada ujung tabung sok bagian atas pakai obeng min (**Gbr.3**). Awas, jangan sampai dinding tabung gores ya.
4. Begitu pula saat mencangkil sil oli di dalam tabung. Umumnya pelepasan part ini pakai tools khusus. Kalau tak punya, bisa andalkan batang besi panjang buat mendorong sil itu dari arah dalam (ujung tabung bawah).
5. Jika sudah lepas, tinggal pasang sil baru dengan cara mendorong pakai media

berbentuk bulat yang ukurannya lebih kecil sedikit dari diameter luar sil. Sehingga part tadi terdorong ke posisinya secara merata (**Gbr.4**). Lantas pasang sil penahan debunya.

6. Sebelum merakit kembali batang sok ke dalam tabung, kuras dulu oli yang lama sampai habis, lalu isi lagi dengan oli baru sebanyak 70 ml (per sokbreker). Biar takarannya pas, sebaiknya gunakan gelas ukur (**Gbr.5**). Baru deh, rakit lagi sokbreker serta komponen lain seperti semula. •



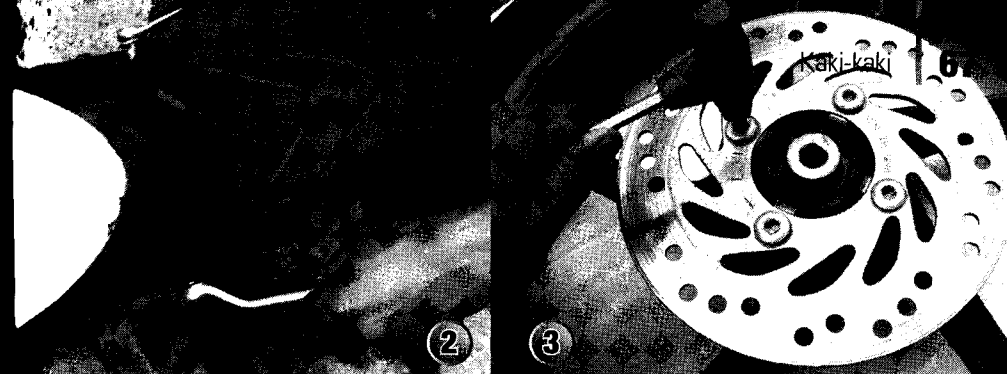


HONDA VARIO PAKAI CAKRAM BLADE

LEBIH LEBAR DAN MAKSIMAL

Buat sebagian motormania, memasang cakram lebar variasi selain mendukung tampilan, juga merupakan solusi paten untuk bikin pakem rem di tunggangan. Namun bagi Jhony Hole dari JHMC, justru sebaliknya. "Kalo gue pribadi kurang suka. Sebab dari kualitas kurang sip," alasannya.

Sebaliknya, pria yang bengkelnya ngetem di Jln. Karya Barat II, Gg. 2 No.56, Daan Mogot, Jakbar ini memilih *disk* bawaan motor lain. "Contoh, di Honda Vario 2008 gue pasang piringan dari saudaranya, Honda Blade," sambung pria biasa disapa Jhony ini.



Memang diakuiinya, sekarang banyak Honda Vario yang sudah mengaplikasi cakram variasi lebar. "Tetapi kebanyakan tujuannya cuma buat gaya," tutur Jhony. Harusnya kan lebih memikirkan keselamatan daripada sekadar penampilan.

Jadi, *mending* adopsi piringan Blade. Selain materialnya bagus, dimensinya juga lebih lebar (Vario 19 cm, sedang Blade 22 cm). Sementara tebalnya 3 mm. "Dari segi pengereman, peranti punya bebek 110 cc itu lebih lembut dan pakem," papar mekanik ini.

Mau tahu cara pemasangannya? Biar Jhony mempraktikkan langkah kerja pada Varionya. "Oh ya, pemasangan cakram Blade *gak* perlu banyak ubahan, kok. Hanya tiggal tambahkan *braket*nya, karena ukuran cakram Blade kan agak lebar sedikit (Gbr.1)," wanti Jhony. *Step*nya sebagai berikut. Utamanya, siapkan dulu kunci-kunci yang diperlukan. Ada kunci 14, 19, L-6 dan L-4 bintang. Berikutnya yang kita lakukan adalah mencopot baut as roda menggunakan kunci 14 dan 19 (Gbr.2).

Lalu kita lepas baut pengunci yang menempel pada cakram standar Honda Vario memanfaatkan

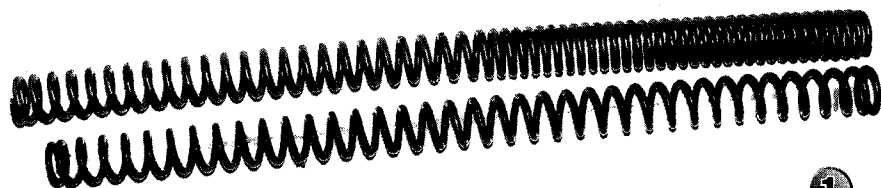
kunci L-6 (Gbr.3). Dilanjutkan dengan pemasangan cakram Honda Blade. "Tinggal *plek* aja *kok*, ke dudukannya (Gbr.4)," info Jhony.

Nah, kalo semua sudah terpasang, tinggal kita aplikasi *braket* baru yang mengikuti diameter lebar dari cakram tersebut. Lalu kencangkan kembali semuanya. Jangan lupa kita lakukan proses pengereman agar rem kembali normal. •



USIR BERISIK DI SOKBREKER DEPAN HONDA BeAT

GANTI PAKAI PER KARISMA!



Di kelas skutik 110 cc, Honda BeAT enggak bisa dianggap remeh. Bentuknya yang mungil, memiliki kelebihan tersendiri. "Karena bodinya imut, *gue jadi pede nyempil* di antara mobil-mobil saat jalanan macet," ujar Ruby, salah satu pengguna BeAT.

Namun Ruby merasakan ada suara aneh pada besutannya saat melintas jalan yang bergelombang. "Terdengar bunyi tok-tok saat rem depan ditekan mendadak," jelasnya.

Setelah dianalisis, ternyata biang keladinya berasal dari sokbreker depan si BeAT. "*Rebound* sok terlalu empuk. Bila sok menerima beban yang agak berat, jarak main sok akan habis bahkan mentok," ujar Supriadi pemilik bengkel Fuji Motor (FM) di daerah Rempoa, Jaksel.

Buat BeAT-mania yang merasa terganggu dengan suara tersebut, Supri

panggilan akrab Supriadi, mau kasih tahu cara membuat sok depan BeAT gak berisik dengan terlenih dahulu menebus per sok depan Honda Karisma.

Kenapa pakai punya Karisma? "Karena profil per soknya lebih panjang 3 ulir atau 2,5 cm dari per sok bawaan BeAT (**Gbr.1**). Otomatis, jarak main sok jadi agak sedikit lebih keras," jelasnya.

Berminat? *Oke*, langsung saja kita simak penjelasan mekanik *wong Jowo* ini. Pertama, buka cover depan BeAT dengan bantuan obeng kembang (**Gbr.2**). Hal itu dilakukan agar penggantian per dapat mudah dilakukan.

Selesai urusan cover, bisa langsung keluarkan per sok dari tabung. Caranya, *monggo* tekan tutup sok sampai pin penahan sok terlihat. Dari sini, langsung cangkik keluar pin tersebut sembari tetap menekan penutup sok (**Gbr.3**).

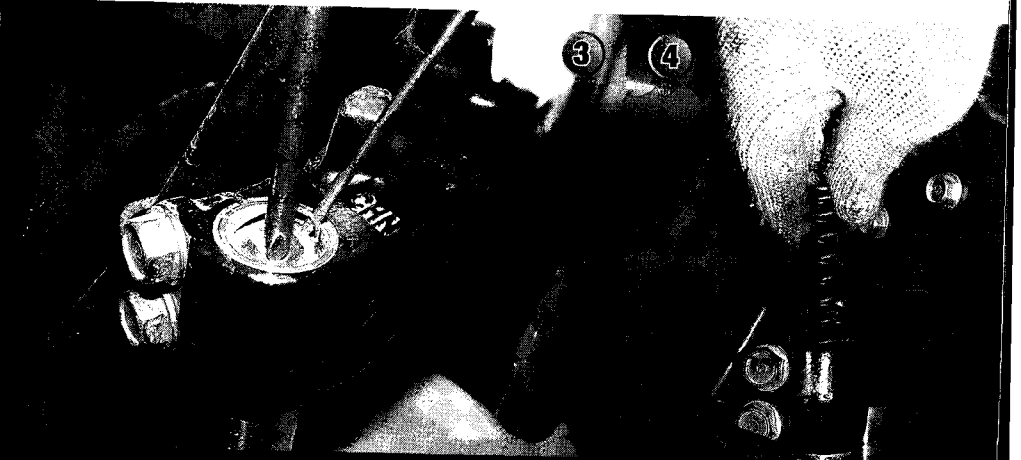


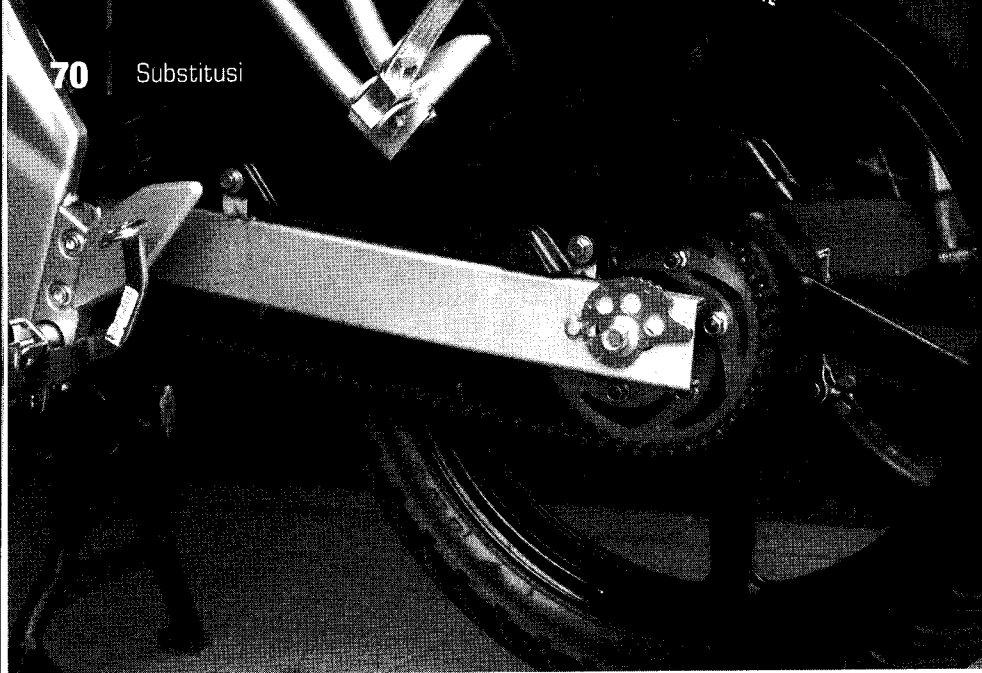
Bila pin sudah dapat keluar, berarti tutup sok sudah dapat dilepas. "Hati-hati dengan tutup sok tersebut karena bisa terpentak akibat tekanan dari per sok," wanti Supri sambil memeragakan cara menahan tutup sok agar enggak mencelat.

Sudah lepas? *Oke*, langsung angkat per sok bawaan BeAT pelan-pelan agar oli dalam tabung sok tidak ikut keluar (**Gbr.4**). Setelah itu, langsung masukan per Karisma

yang sudah ditebus tadi dilanjutkan dengan memasang kembali tutup sok seperti semula.

Saat pemasangan tutup sok, usahakan pin terpasang pada jalurnya. "Kalau enggak, pin bisa tergencet dan tutup sok tak bisa menahan per dengan sempurna," tutup Supri yang menjamin sok BeAT enggak akan bunyi tok-tok lagi. •





GIR SET YAMAHA V-IXION

PILIHAN MURAH GAK BIKIN GERAH

Kalau setelan rantai sudah mencapai batas akhir, mata final gear terlihat mulai meruncing alias sudah aus, sebaiknya segera ganti *deh* satu set. Sebab kalau hanya ganti salah satunya, komponen tersebut akan cepat termakan. Misal yang tadinya kuat sampai 1 tahun, *eh*, cuma bisa bertahan 6 bulan.

Nah, pada beberapa motor, penggantian gir set (gir depan + belakang plus rantai) untuk produk *genuine part* memang tidak murah. Salah satunya Yamaha V-Ixion. Banderolnya di pasaran sekitar Rp 500–560

ribu/unit. Mungkin buat yang berkantong tebal sih tak masalah. Tetapi bagi yang duitnya pas-pasan 'gerah' juga.

Eit, jangan bingung dulu. Kan bisa cari alternatif lain yang lebih murah. Misal gir depan dan belakang pakai yang ori (orisinal), sementara rantainya dari produk *aftermarket*. Jatuh-jatuhnya bakal lebih murah. Enggak percaya? *Yuk* coba kita hitung-hitungan. Oh ya, harga yang tercantum di sini saat proses dilakukannya substitusi, bisa saja harganya kini telah berubah.



■ Bisa beli ketengan, tetapi mesti pesan dulu

Untuk gir depan dan belakang asli V-Ixion harganya masing-masing sekitar Rp 42.500 dan Rp 48.500. Sedang rantai *aftermarket* bila mau yang kualitasnya cukup terjamin, ada merek DID tipe 428 (sesuai tipe rantai V-Ixion). "Banderol mulai Rp 88 ribu (tipe 428 biasa) hingga 138 ribu (DID Gold). Panjang rantai 128 mata," bilang Benny Rarhamawan dari bagian R&D Mitra2000, pemasok DID.

Misal pakai DID yang paling mahal *deh* (tipe Gold), jatuh-jatuhnya bila dikalkulasikan jadi Rp 138.000 + Rp 42.500 (gir depan asli) + Rp 48.500 (gir belakang asli) = Rp 229.000. Masih setengah lebih murah dari gir set asli kan?

SUBSTITUSI GIR VIXIE

Oh ya, final gear Yamaha V-Ixion menganut rasio $42/14 = 3,00$ (belakang/depan). Buat Vixioners pengaplikasi ban gede, bila tak ingin lari motor terasa berat, bisa pakai gir belakang Yamaha Scorpio bermata 44. "Perbandingannya jadi lebih enteng," urai Yayat Suryana. Namun konsekuensinya kudu pakai rantai yang lebih panjang 2 mata dari bawaan motor (standar 120 mata). Pilihannya ya pakai produk *aftermarket*.



■ Produk Indopart bisa jadi pilihan

Sayang, untuk mendapat gir asli V-Ixion tidak mudah. "Sebab umumnya di bengkel resmi Yamaha komponen itu ditawarkan dalam bentuk unit (gir set). Bisa saja sih beli ketengan, namun sebelumnya mesti pesan dulu. Paling lama seminggu," ujar Yayat Suryana, *chief* mekanik bengkel resmi Yamaha Ami Jaya Motor di ruko Griya Asih, Depok 2 Tengah, Jabar.

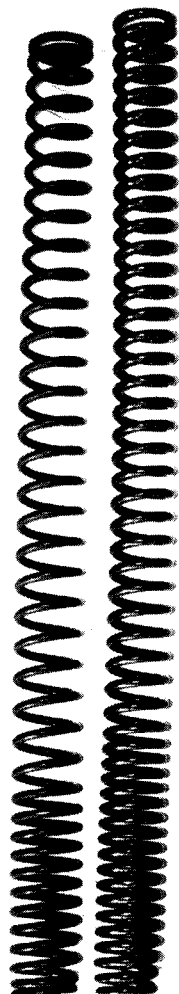
Atau kalau mau yang lebih murah lagi, boleh jaja produk Indopart. "Gir set merek ini untuk V-Ixion harganya cuma Rp 139 ribu. Kualitasnya lumayan kok," bilang salah satu kru Harapan Motor di kawasan sentra onderdil Jln. Kb. Jeruk III, Jakbar yang enggan disebut namanya.

Hayo mau yang mana?

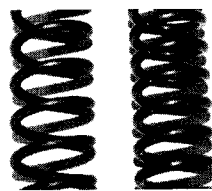
Sebaliknya bila ingin perbandingan lebih berat guna mengejar top speed (terutama untuk yang mesinnya sudah di-upgrade), tinggal ganti gir depan bermata 15 punya Yamaha Jupiter MX 135. Jatuhnya jadi $42/15 = 2,80$. Atau kalau hanya mau ngeberatin dikit, bisa kombinasi gir depan Jupiter MX dengan gir belakang Scorpio. Selisihnya beda tips dengan bawaan V-Ixion, yakni jadi $44/15 = 2,93$. •

PER SOKBREKER YAMAHA SCORPIO

KERAS DAN RAPET? ENAK, DONG!



1



2

Suatu ketika salah satu *biker*, Dani Romeo, penunggang Yamaha Scpio, berniat pergi ke Bandung, Jabar. Maklum *weekend*, dia pengen jalan-jalan, *tuh*. Jalur yang dipilih pun, lewat Puncak yang banyak tikungan. "Biar perjalanan lebih menantang," katanya.

Sayang, bagi Dani pakai 'Kalajengking' 2007-nya untuk kondisi seperti itu dirasa kurang mantap. "Buat *gue*, kok kurang nyaman ya waktu diajak belok? Bagian depannya sedikit goyang," katanya separuh bertanya.

Khawatir terjadi hal tidak diinginkan, Dani pun langsung balik arah alias pulang lagi. Sebelum sampai rumah, anggota polisi ini mampir dulu ke bengkel Racing Performance Motorcycle (RPM) di Jln. Moch. Khafi No.1, Ciganjur, Jaksel.

Di sana, Dani membuat BAP (berita acara problem) soal motornya pada Masikun, mekanik RPM. Mekanik biasa disapa Jawir ini pun mengeceknya. "Ternyata sokbreker depan Scorpio Dani terlalu empuk. Sehingga memicu motor jadi kurang stabil saat menikung," tutur Jawir.

Menurut Jawir sih, keluhan itu kerap disampaikan pemilik Scpio, terutama *kalo rider*-nya berpostur tinggi gede. Solusinya, kudu mengganti per sokbrekernya (PS) dengan yang agak keras. "Pilihannya bisa pakai punya Kawasaki Ninja 150RR," sarannya.

Waakss.. *emang* bisa, Wir? "Ya bisa lah, *kan* diameter PS-nya sama dengan yang asli dan pas bisa masuk tabung soknya. *Gue* udah sering kok, *pasangin* di Scorpio lain," tuturnya. menurutnya, redamannya jadi makin yahud.

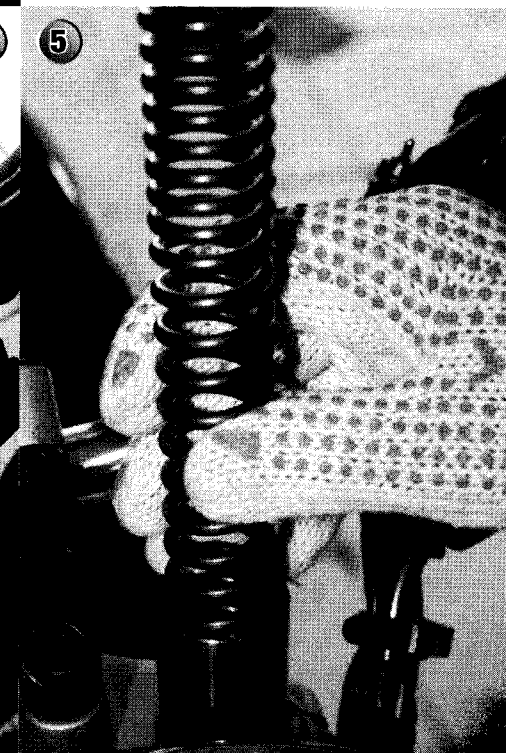
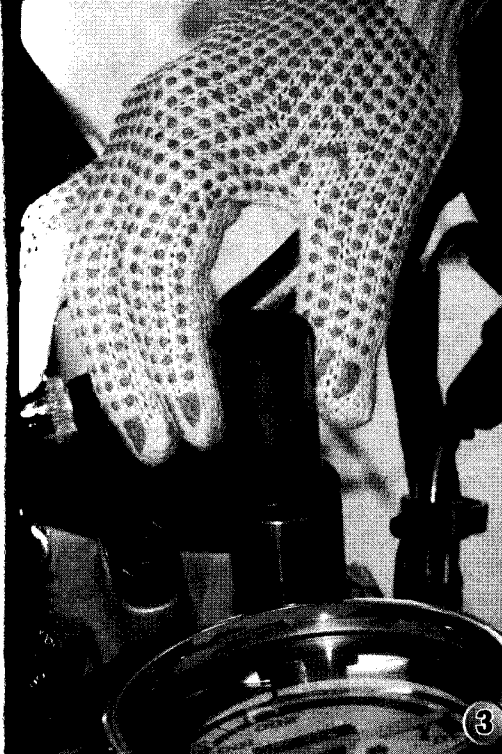
Maklum, per Ninja itu *kalo* dilihat dari fisiknya, lebih panjang dari punya Scpio (**Gbr.1**). "Jarak ulir pegasnya juga lebih rapat (**Gbr.2**)," tambah pria ramah ini. Tertarik menerapkan resep Jawir? *Monggo, lo*.

Kita minta Jawir praktikkan *yuk!* Sebagai bahan uji coba, motornya Dani. Sebelumnya, siapkan kunci T-19. Lalu buka kedua baut sokbreker depan pada bagian atas (**Gbr.3**). "Biar baut *gak* loncat, tekan dulu pakai kunci yang dipakai," pinta Jawir.

Kalau sudah dibuka, tekan setangnya agar bisa mengeluarkan pipa dan ring yang ada di dalam (**Gbr.4**). "Baru setelah itu keluarkan PS yang di lubang tabung sok (**Gbr.5**)." Lalu masukkan PS Ninja ke dalam sok. Lakukan hal sama untuk batang sokbreker yang satunya lagi.

Beres? *Sip!* Tapi ingat, setelah itu isi lagi oli soknya, ya. Lebih bagus oli sokbreker yang lama diganti baru agar kinerjanya tetap maksimal. "Takarannya ikuti sesuai petunjuk yang tertera di buku manual perawatan," wantinya.

Siap dipakai turing liburan, *deh!* •

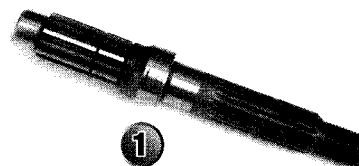
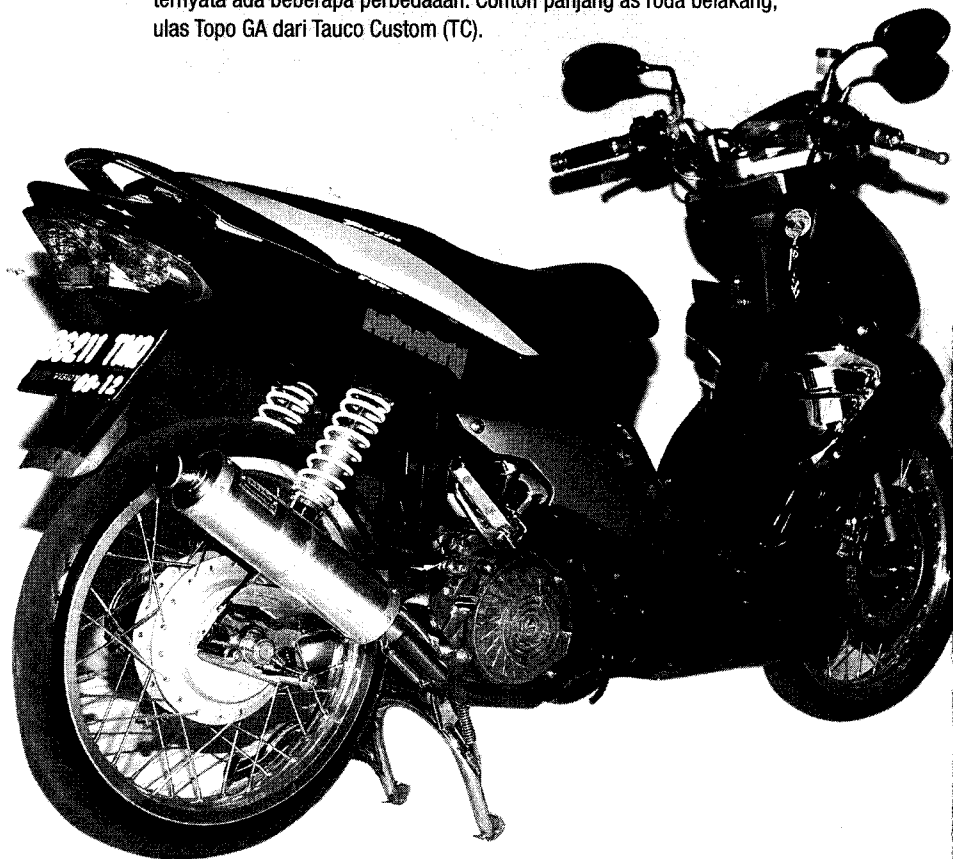


APLIKASI PELEK JARI-JARI KE SUZUKI SKYWAVE

COMOT PUNYA SPIN VERSI 2008

Dari pabriknya, Suzuki Skywave tampil sporti lewat pelek palang. Tetapi banyak pula pemiliknya yang mau skutik itu pakai pelek jari-jari. "Sebab gak semua orang suka pelek racing," kata Muhammad Taufiq, warga Kalisari, Jaktim yang doyan drag bike.

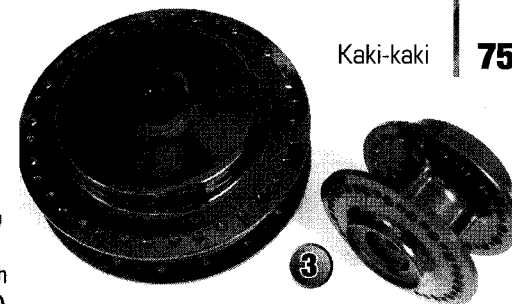
Ah, gampang. Pakai pelek Spin edisi 2007 aja. Tetapi tentu kudu ada penyesuaian. Terutama untuk aplikasi teromol belakangnya. "Karena ternyata ada beberapa perbedaan. Contoh panjang as roda belakang," ulas Topo GA dari Tauco Custom (TC).



Punya Skywave 10,8 cm dan itu lebih besar 2,3 cm dari Spin versi 2007 (**Gbr.1**). Selain itu, diameter bawaan Skywave lebih gambot. Bahkan menurut modifikator ramah ini, jumlah gigi yang ada di dalam as roda buritan juga enggak sama (**Gbr.2**).

"Buat Skywave, banyaknya gigi as roda ada 20 dengan model gigi renggang. Sementara kalau mau ganti pakai Spin yang jari-jari, jumlah gigi lebih banyak dan modelnya rapat," tutur pria yang bengkelnya ada di kawasan Jagakarsa, Jaksel.

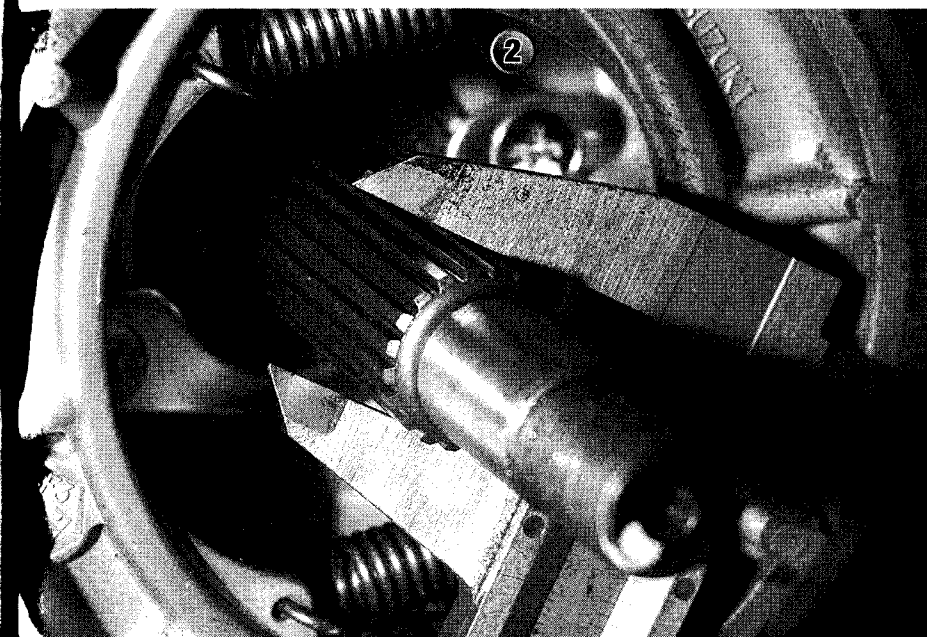
Demi mewujudkan kemauan konsumen, terpaksa Topo mengubek toko aksesoris di Jakarta. Hasilnya memang sedikit mengecewakan. Karena, solusi yang banyak diberikan adalah dengan mengganti teromol *aftermarket* khusus Skywave buatan Thailand (**Gbr.3**).



"Sedangkan barangnya sendiri belum beredar di sini. Kalau mau, ya pesan dengan harga yang hampir Rp 1 juta. Itu plus nunggu barang datang bisa lebih dari 4 hari," celetuknya.

Kurang puas dengan solusi dari toko aksesoris, dealer resmi Suzuki jadi tempat pencarian berikutnya. "Iseng coba tanya ukuran as dan jumlah gigi di teromol Spin yang keluaran terbaru, siapa tahu beda," ujarnya sedikit lemas karena kecewa.

Aha.. ternyata bawaan Spin 2008 baik ukuran as dan jumlah giginya sama persis dengan punya Skywave. Ogah buang waktu, teromol belakang Spin itu langsung diboyong ke bengkel terus dipasang jari-jari dan pelek. Dengan gaya rambut ala Kangen Band, Ipik (sapaan Taufiq) tersenyum puas. •



GIR RODA SUZUKI THUNDER 125

GIGI 46-48 PUNYA RAJA



Aplikasi ban besar hampir menjadi sebuah tradisi bagi para motormania pembesut kuda besi jenis sport. Aliran ini akrab disebut juga dengan *touring style*. Ciri-cirinya, ban lebar dipadu setang turing yang lebar pula.

Tetapi tahu *enggak, sih...* ternyata di beberapa motor jenis *sport touring*, ada kalanya ban lebar kurang menguntungkan. Ditinjau dari beban yang diterima mesin, sudah pasti ban gambot ini bikin performa motor jadi boyo.

"Kalau mesin di atas 150 cc, mungkin gak terasa. Tetapi coba di motor yang ber-cc agak kecil seperti Suzuki Thunder. Pasti larinya jadi kurang bertenaga," ujar Hasan Basri dari bengkel Sans Motor (SM) di Pos Pengumben, Jakbar.

Benar juga tuh! Logikanya, kerja mesin bakal jadi berat, karena harus memutar ban yang berukuran lebih besar dari standarnya. Lantas, bagaimana cara agar performa *Thundie* *enggak* lelet saat adopsi ban besar?

"Pakai saja gir belakang yang lebih besar bawaan Yamaha RX-King. Makin besar ukuran gir, kian ringan pula tarikan motor," jelas Hasan yang juga bilang alasan memakai gir si 'Raja' itu karena gir besar *aftermarket* buat Thunder sulit didapat.

Ada yang mau ikut ganti? Oke langsung saja, pertama silakan tebus gir *aftermarket* buat King. Untuk angka matanya, bisa pilih ukuran 46-48. Di pasaran tersedia dengan banyak merek, salah satunya Garuda (Gbr.1).

Kalau sudah ditebus, langsung saja buka baut as roda dengan bantuan kunci 14 dan 17. Dari sini lanjutkan membuka mur penyetel rem dan baut penahan teromol belakang dengan kunci 14 (Gbr.2).

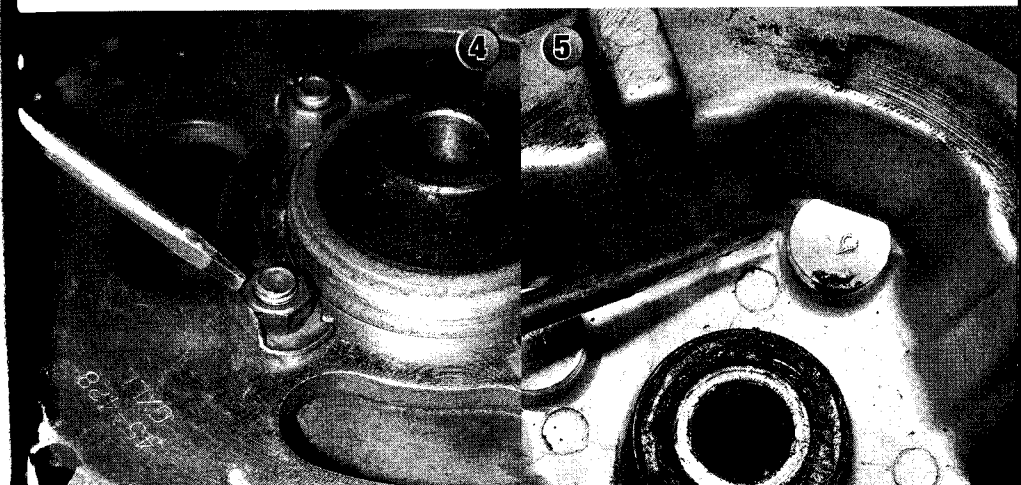
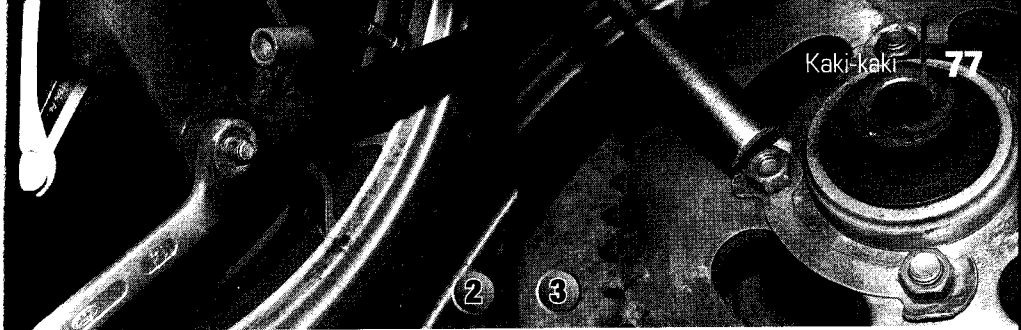
Sudah lepas semua? Berarti ban bisa langsung ditarik. "Eits, tetapi hati-hati. Hafalkan posisi 2 bos roda belakang. Jangan sampai tertukar saat pemasangan nanti, sebab bisa bikin putaran ban

belakang enggak lancar nantinya" wanti Hasan.

Dari posisi ini, biarkan teromol gir tetap menempel pada pelek. Tujuannya agar saat pelepasan mur dapat dilakukan mudah. Lanjut, langsung buka baut penahan gir dengan bantuan kunci 12 (Gbr.3), setelah sebelumnya meratakan pelat penahan bautnya.

Kalau baut sudah lepas, angkat gir yang lama dan langsung ganti dengan gir yang sudah ditebus tadi. Perhatikan posisi baut pengikat gir dari balik teromol. Posisi payung baut yang rata, harus menempel pada dinding teromol (Gbr.4)," bilanganya.

Dari sini, tinggal rakit lagi komponen-komponen yang sudah dilepas dengan membalik urutan pasang dari awal. "Oh iya, sehabis kencangkan baut gir, jangan lupa memosisikan pelat penahan baut seperti semula dengan bantuan obeng min (Gbr.5)," tutup pria murah senyum ini. •





SUBSTITUSI KAMPAS REM

SATU MEREK UNTUK BANYAK TIPE

Kampas rem tergolong onderdil fast moving motor paling banyak substitusinya. Bayangkan, satu barang bisa dipakai *rame-rame*. Paling heboh ya brake pad (kampas rem cakram) karena satu barang bisa diaplikasi tiga pabrikan motor sekaligus. Sebagai contoh merek TDW yang mengusung kampas rem asbestos free. Dalam satu kode bisa digunakan banyak jenis motor. Lengkapnya baca tabel di bawah ini. •

Brake Pad (Kampas Rem Depan)

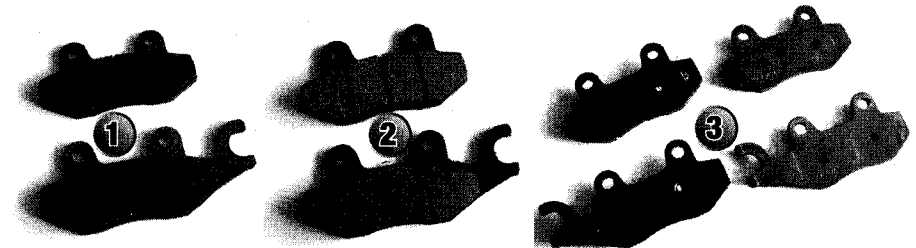
Kode : AF-TDW-05-1-00
Honda Supra, Karisma, Kirana, Mega Pro dan Tiger. Kawasaki Kaze R, Blitz dan Ninja. Suzuki Smash, Shogun dan Satria.
Kode: AF-TDW-07-1-00
Yamaha F1Zr, Crypton, RX-King, Vega, Nouvo dan Jupiter Z
Kode: AF-TDW-07-1-04
Yamaha Mio
Kode: AF-TDW-07-1-02
Yamaha Jupiter MX135

Brake Shoe (Kampas Rem Belakang)

Kode: AF-TDW-05-0-00
Honda Star, Prima, Legenda, Supra, Grand dan Win
Kode: AF-TDW-07-0-00
Yamaha F1, F1ZR, Crypton, Vega
Kode : AF-TDW-08-0-00
Suzuki Tornado, Shogun, Smash dan Satria.
Kawasaki Kaze dan Kaze R

KAMPAS REM KAWASAKI NINJA 250

TAHAN SAMPAI 2.000 KM!



Meski masih terbilang tunggangan anyar, ada beberapa Kawasaki Ninja 250 yang sudah mulai minta ganti onderdil baru. Salah satunya kampas rem (KR), baik depan maupun belakang. Bukan karena bahannya jelek, tetapi akibat pemakaian rutin sehari-hari.

Terlebih bila besutan berkapasitas ruang bakar 250 cc ini sering diajak lari kencang, tak heran jika KR cepat minta ganti baru. Pasalnya saat kecepatan tinggi dan dibarengi pengereman, gesekan antara kampas rem dengan piringan cakram lebih tinggi ketimbang posisi jalan pelan. Sehingga akan memicu kampas cepat aus.

"Hal ini yang bikin KR lebih cepat habis dan tidak tahan lama, terutama bagian belakang," ungkap Tommi, bos Ngayun Speed (NS) yang bermarkas di Jln. Arteri Kelapa 2 No.1, Kebon Jeruk, Jakbar.

Meski *part* orisinalnya tidak begitu susah untuk mendapatkannya, namun ada beberapa pembesut tunggangan ini yang sudah aplikasi KR dari besutan lain dengan alasan harga lebih murah. Yakni comot KR orisinal bawaan Kawasaki Ninja 150 RR.

"Bentuknya sama persis dan tinggal pasang. Bawaan Ninja 250 bahannya lebih empuk, sedangkan KR Ninja RR bahannya lebih keras sehingga disinyalir lebih tahan lama," terangnya.

Perbedaan lain yakni pada alurnya. KR Ninja 250 hanya terdapat 1 alur (**Gbr.1**), sedangkan Ninja RR ada 3 alur (**Gbr.2**). Kalau dibalik, warna material besinya juga berbeda. Besi Ninja RR warnanya hitam, sedangkan pada Ninja 250 berwarna emas (**Gbr.3**).

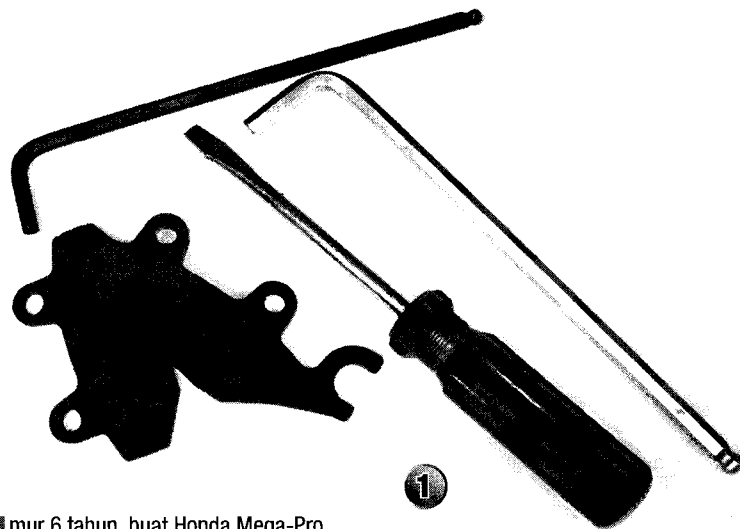
"Untuk pemakaiannya, KR Ninja RR bisa tahan 2 kali lipat lebih lama. Kondisi normal biasa habis pada 1.000 km, namun jika pakai KR Ninja RR bisa sampai 2.000 km," imbuh pria berpostur tinggi 178 cm ini.

Tetapi tunggu dulu. "Sebaiknya KR Ninja RR ini hanya untuk rem belakang saja, karena pengereman belakang tidak begitu dominan dibanding rem depan yang kerjanya lebih utama dan lebih berat," tutup pria yang tinggal di daerah Mampang, Jaksel ini.

Monggo buktikan sendiri. •

KAMPAS REM DEPAN HONDA MEGA-PRO

PUNYA SUPRA LANGSUNG PASANG



Umur 6 tahun, buat Honda Mega-Pro seperti milik Aries Maulana udah masuk kategori berumur. Dipastikan beberapa komponennya sudah mulai aus dan perlu diganti. Terlebih kayak kampas rem, baik depan dan belakang yang tergolong *part fast moving*. Itu tentu agar fungsi kinerjanya tetap maksimal menjaga keselamatan.

Perkara ganti sih, gampang. Masalahnya, buat besutan berusia di atas lima tahun agak susah didapat. Seperti diakui Aries, waktu mencari kampas rem depan kuda besinya yang keluaran 2003. "Sudah ke beberapa toko onderdil, mereka gak punya. Agak *ribet* juga. Orisinalnya agak-agak langka," akunya.

Sabar, banyak jalan menuju Roma. Gitu juga soal *spare part*. Kalo susah dicari, ya pakai *part* pengganti, *dong*. "Salah satunya bisa pakai punya Honda Supra 125. Sama, tanpa mengubah apa-apa," ungkap mekanik di bengkel Garasi Motor (GM) Kompleks Rafflesia Jl. Bromo No.C3, Jatimakmur, Pondok Gede, Bekasi.

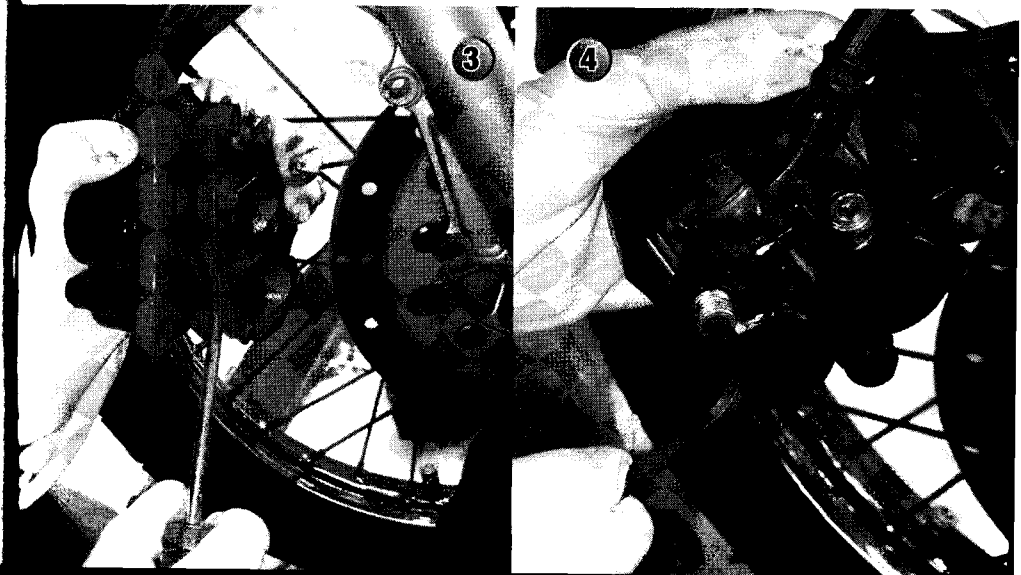
Sebelum dipasang, siapkan kunci L-6 model bintang, L-5 dan obeng min beserta kampas rem yang sudah dibeli tadi (**Gbr.1**). Gunakan kunci L-6 bintang untuk melepas kaliper Honda Mega-Pro dari sokbreker dan cakramnya (**gbr.2**).



Setelah kaliper terlepas, tekan piston menggunakan obeng min (**Gbr.3**), agar nanti kampas rem yang baru bisa langsung masuk ke dalam cakram. Jika sudah, lanjutkan dengan membuka pegangan kampas remnya memanfaatkan kunci L-5 (**Gbr.4**).

Kalau sudah terbuka, sebelumnya kita bersihkan dulu kalipernya dengan kuas kecil untuk menghilangkan debu atau kotoran yang mengendap di dalamnya. Setelah beres, tinggal pasang lagi kampas rem yang baru ke dudukannya. Langkahnya, enggak beda saat Anda tadi waktu membukanya.

Jika sudah terpasang, kita kencangkan lagi semuanya yang sudah kita lepas tadi. "Untuk mendapatkan pengereman yang lebih maksimal, kita tekan hendel rem tangan, dibarengi membuang minyak rem yang tersisa di dalam kaliper. Itu sekaligus untuk mengusir gelembung udara di dalam slang rem. Kalau sudah keluar, langsung dikocok berulang-ulang tuas remnya dengan tangan sampai benar-benar terasa padat pada tuas itu," tuturnya mengakhiri praktiknya. •



KAMPAS REM DEPAN MIO SOUL

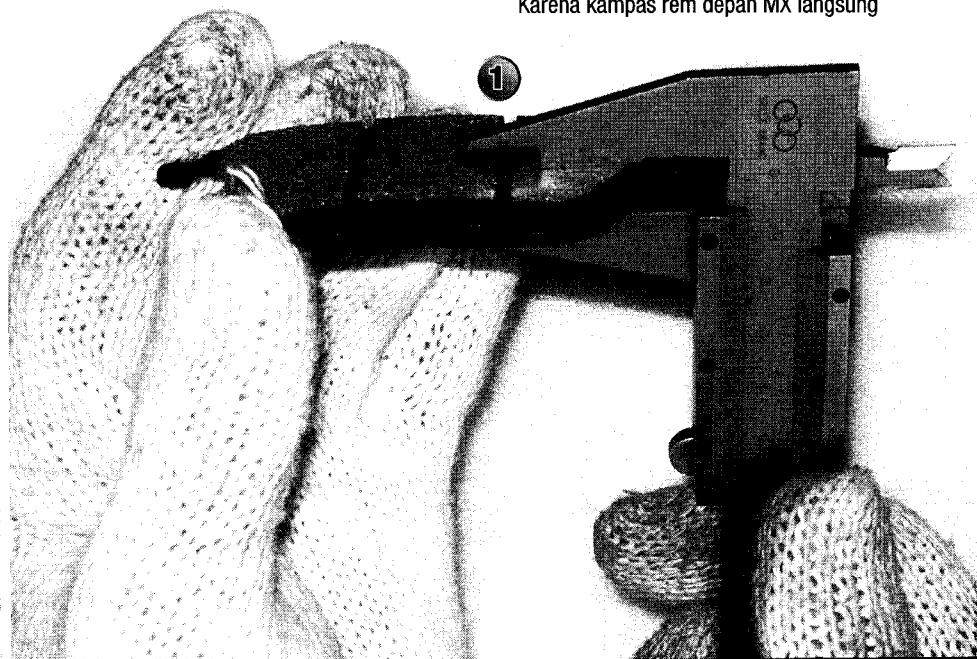
ANDALKAN PUNYA KAKAK!

Kadang mencari *spare-part* Mio Soul agak sulit. Seperti diakui Bekti, waktu butuh kampas rem depan Yamaha Mio Soul 2008-nya, di beberapa tempat tak tersedia. Saat itu bisa saja penyebaran onderdilnya masih belum merata ke toko-toko komponen. Semoga sekarang komponen Mio Soul sudah banyak dijumpai. Lanjut ke pengalaman Bekti, maka ia pun penasaran dan bertanya, mungkinkah ada komponen penggantinya yang cocok?

Nah, jika mendapat kendala tersebut, jangan keburu demo atau berorasi di depan kantor produsen pembuat motor itu. Mending cari *part* substitusinya. "Pake punya Yamaha Jupiter MX bisa, kok," bilang Uki, mekanik umum dari G Motor.

"Bentuk fisiknya lebih tebal sekitar 1 mm dari standarnya (Gbr.1). Sedang harganya lebih mahal Rp 5-10 ribu dari milik Soul," tambah mekanik kreatif ini.

Untuk cara pasangnya gampang, kok! Karena kampas rem depan MX langsung

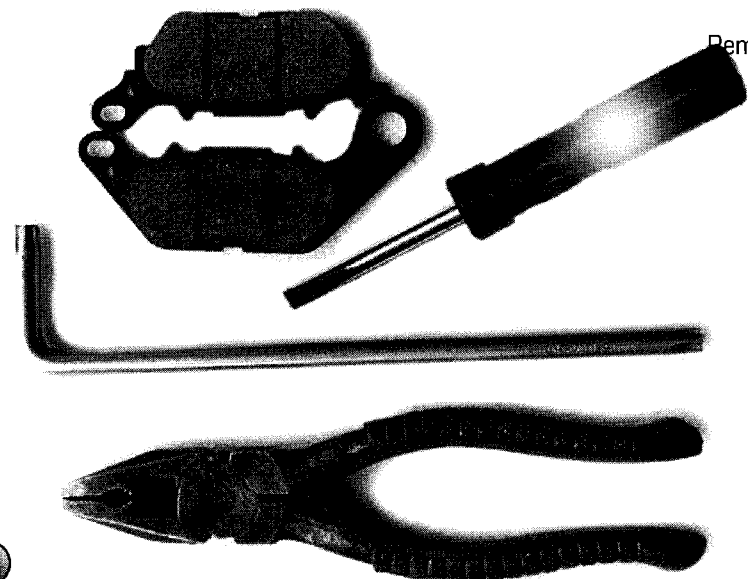
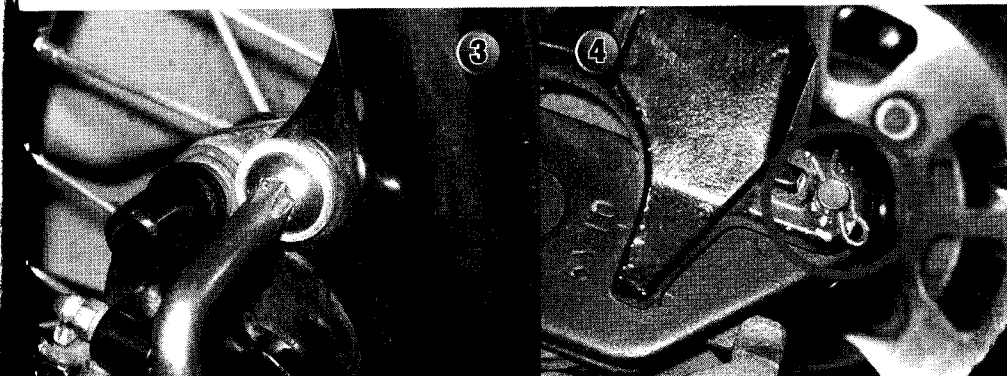


2

masuk, tanpa mengubah apapun dan lebih pakem serta jarak main tuas rem juga lebih pendek. Yuk praktikkan. Alat bongkar pasang: kunci L-8 bintang, tang dan obeng minus (-) beserta kampas rem depan tadi (Gbr.2).

Proses pengerjaannya, pertama lepaskan baut kaliper pakai kunci L-8 bintang dari sokbreker dan cakramnya (Gbr.3). Setelah kaliper lepas, dilanjutkan dengan mencabut 2 klip pengunci kampas rem tersebut (Gbr.4).

Eit, kampasnya jangan dicopot dulu! Tekan pistonnya ke dalam pada kaliper bersama kampas rem itu pakai obeng minus, baru lepas dari dudukannya.



Gunanya, agar lebih memudahkan saat pemasangan ke dalam cakram. Oo.. begitu, toh!

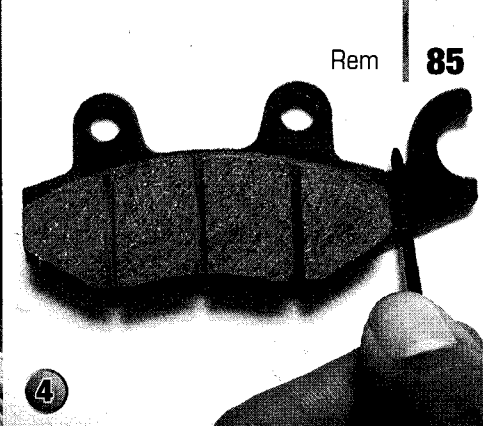
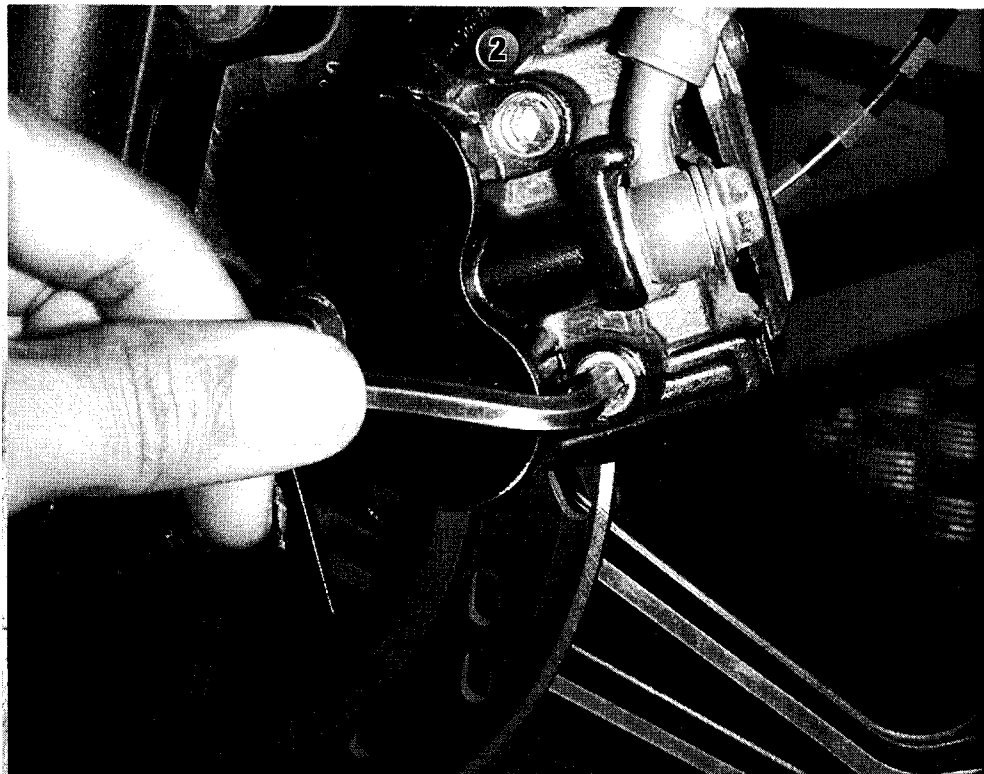
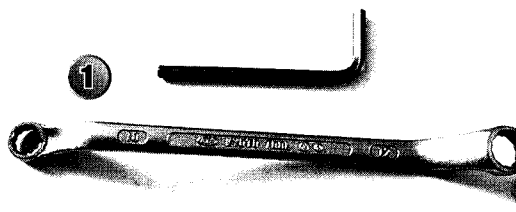
Kalau sudah dilepas, sekalian dibersihkan agar kinerja pengereman bisa lebih maksimal. Untuk mengusir debu atau kotoran yang menempel, gunakan kuas kawat kecil atau dicuci air sabun pakai sikat gigi tak terpakai.

Setelah beres, pasang kampas baru berikut peranti pendukungnya. Trus, pompa kembali tuas rem hingga seperti semula. Oh iya, klipnya jangan sampai lupa terpasang. "Kalo lupa, kampas bisa lepas, bahaya tuh!" tutup pria yang buka bengkel di Jln. PU Pengairan, Bintaro, Tangerang. •

KAMPAS REM SUZUKI THUNDER 125

PAKAI PUNYA HONDA SUPRA

Beberapa pemilik Suzuki Thunder kerap terdengar *ngegerundel* soal rem depan besutannya. Bukan karena *gak* pakem, tetapi peranti itu cepat habisnya. “*Udah gitu, kalo mau ganti baru harganya lumayan mahal,*” bilang Rinto Ali warga Bintaro Regency, Jaksel.



Itu pernah dialaminya. Sehabis pulang kerja, *eh pas mau ngerem*, tiba-tiba perangkat penghenti laju itu kurang pakem. Maklum, kampasnya udah enggak *ngegigit* bibir cakram lagi. Tak ingin ambil risiko, dia pun mampir ke bengkel langganannya.

Betul *aja*. Setelah tanggungannya itu diperiksa Rizki dari Rizki Motor (RM), ternyata kampas rem sudah hampir habis. Mau tak mau *kudu* diganti baru.

Jika tak mau yang orisinal, Kiki (sapaan Rizki) menawarkan pilihan paket hemat. Yakni, mengadopsi kampas rem aftermarket punya Honda Supra.

Emang bisa? “Ya bisa *aja*. Intinya, pegangan baut di kaliper pada kampas rem si Supra sama dengan punya Thunder. Tetapi ada sedikit pemotongan pada rumah kampas rem tadi,” sambung Kiki yang gemar bercanda ini. Selain murah, awet juga, *lo*.

Anda punya problem yang sama dengan Rinto dan mau mencoba metode yang diterapkan Kiki? Silakan *aja*. Malah, kalau mau mengerjakan sendiri di rumah juga bisa. Selain langkahnya sederhana, perkakas yang dibutuhkan juga tidak banyak.

Buat acuan, berikut ini dipraktikkan di Suzuki Thunder punya Rinto. Siapkan kampas rem aftermarket punya Supra. Di toko onderdil banyak dijual. Kunci-kunci

yang dibutuhkan: L-5 dan kunci ring 10 mm (**Gbr.1**).

Setelah kumpul, tinggal kendurkan baut L-nya yang ada di kaliper pake kunci L-5 (**Gbr.2**), “Asal longgar *aja ya*, agar lebih mudah saat buka baut L-nya jika kalipernya terlepas,” wanti Kiki yang selalu pakai topi.

Kemudian buka baut pengikat pegangan kaliper yang menempel ke sokbreker depan. Gunakan kunci ring 10 (**Gbr.3**). Jika sudah, silakan copot kaliper dari peranti peredam kejut tadi.

Tarik kampas rem perlahan. “Kalau sudah lepas semua, sesuaikan kampas *Thundie* dengan punya Supra. Lihat, bagian mana yang harus dipotong dengan gerinda. Tujuannya, biar nanti saat pemasangan jadi benar-benar klop,” anjur mekanik yang buka workshop di Jln. Haji Mencong Raya, Ciledug, Tangerang.

Nih dia bagian yang dipotong (**Gbr.4**), “Jangan khawatir. Meski bagian itu ‘disunat’ sedikit, tetapi fungsi pengereman tetap pakem, kok,” tutup Kiki dengan tegas. “Saya sudah menerapkan di beberapa motor konsumen, gak masalah tuh!”

Sudah kelar? Tentu Anda harus membereskan kembali komponen yang sudah ditanggalkan tadi. Awas, murmurnya jangan sampai ada yang ketinggalan, ya. Selamat mencoba! •



MASTER REM THUNDER 125

PUNYA SHOGUN SP ATAU VARIASI

Bagi Bayu Maulana, enggak ada hal yang lebih aneh dari kejadian blongnya rem depan Suzuki Thunder 125 miliknya. “*Gimana enggak*, begitu keluar parkiran kampus, rem depan gue tiba-tiba blong,” ujar salah satu mahasiswa Universitas Al-Azhar ini.

Setelah di analisis, ternyata masalah berasal dari master rem. “Master rem Thunder terbuat dari plastik (**Gbr.1**). Kalau dijemur seharian memicu permukaan dinding cup masternya terangkat. Alhasil rem jadi *ngempos* saat tuas rem ditarik” jelas Ari dari bengkel GMotor.



Wah gawat tuh! Apa semua Thunder kaya gitu? Dalam kasus ini, diakui Ari bahwa ia sudah menemukan tiga Thunder dengan kasus sama. Ada sebab lain? Jelas ada! Hal itu bisa juga terjadi apabila baut tutup penampungan oli rem dipasang terlalu kencang.

Nah, buat yang mengalami hal seperti Bayu, Ari menganjurkan untuk mengganti perangkat master rem Thunder dengan bawaan Suzuki Shogun SP (**Gbr.2**). “Kalau mau yang lebih *catchy*, sekalian saja ganti yang model variasi,” bilang pria banyak akal ini.

Telebih dulu tebus perangkat master rem sebagai pengganti bawaan Thunder

yang sudah rusak. Lanjutkan melepas baut pegangan master rem di setang pakai kunci 8 (**Gbr.3**). Kemudian lepas baut slang rem memakai kunci 12 (**Gbr.4**). Oh iya, sewaktu membuka baut, usahakan minyak rem di slang jangan sampai tumpah.

Kalau sudah terlepas, langsung pasang master rem baru tadi. Bingung cara pasanganya? *Gak* perlu! Sebab pemasangan peranti yang baru tersebut enggak beda jauh seperti saat ingin memasang master rem bawaan standar.

Masih kata Ari, lebih sip kalau master rem yang dipasang milik bawaan Shogun SP. “Sebab spion asli bawaan pabrik masih bisa dipasang,” tutup mekanik yang menerima jasa penggantian master rem ini dengan biaya murah. •





KAMPAS REM SUZUKI SATRIA FU 150

PUNYA KAZE
LEBIH TEBAL

Sistem pengereman sangat penting pada kendaraan. Ditambah dengan lalu lintas yang padat - saat rutinitas kantor atau melakukan aktivitas sehari-hari - maka butuh pengereman mumpuni alias pakem. Apalagi buat yang suka ngebut. Jangan lupa ngerem!

Untuk Suzuki Satria FU berkapasitas ruang bakar 150 cc, yang sering diajak ngebut, gak heran kalau kampas rem cepat habis. Terutama rem depan (**Gbr.1**). Karena saat kecepatan tinggi dan ngerem, kampas rem harus kerja keras meredam putaran piringan yang besar.

"Itu yang bikin kampas rem Satria FU cepat habis dan gak tahan lama," ujar Ipung, mekanik sekaligus *owner* Ipung Motor Speed (IMS) di Jln. KH. Safi'i Hadzami, Kamp. Dukuh, Jaksel. Coba dicek kampas rem depan FU Anda, masih tebal atau sudah tipis?

Sebaiknya *sih*, lakukan hal itu segera mungkin, jangan ditunda-tunda. Karena semua itu berurusan dengan nyawa. Jangan sampai lalai, *deh*. Nah, kalo ternyata emang kampasnya sudah tipis, segera ganti, ketimbang piringannya yang kemakan, kan?

Part pengganti milik orisinalnya memang mudah ditemukan di pasaran. Tetapi *kalo* ternyata kosong, jangan beranjak dari toko itu dulu. Silakan tanya apakah tersedia kampas rem Kawasaki Kaze? Jika ada, Anda bisa beli peranti itu sebagai substitusinya, *kok*.

Jangan takut, sudah banyak, *lo* yang mengaplikasikannya di bebek super buatan PT Indomobil Niaga International (IMNI) itu. Alasannya sih, material kampasnya meski empuk, tetapi lebih tebal. "Selain itu, bentuknya juga sam. Tinggal pasang," lanjutnya sembari bilang, kampas FU bahannya lebih keras.

Untuk mengetahui perbedaan kampas Kaze bisa dilihat dari ketebalannya (**Gbr.2**). Sedang Satria FU agak tipis (**Gbr.3**). Kalau dari warna bahannya juga berbeda. Untuk bahan Satria FU berwarna agak hitam, kalau Kaze berwarna kuning keemasan (**Gbr.4**).

"Kalo motor itu dipakai hanya rutinitas ke kantor, bisa tahan sampai 1,5 hingga 2 tahun bila pakai kampas Kaze. Sedang kampas FU 1 sampai 1,5 tahun," sebutnya.

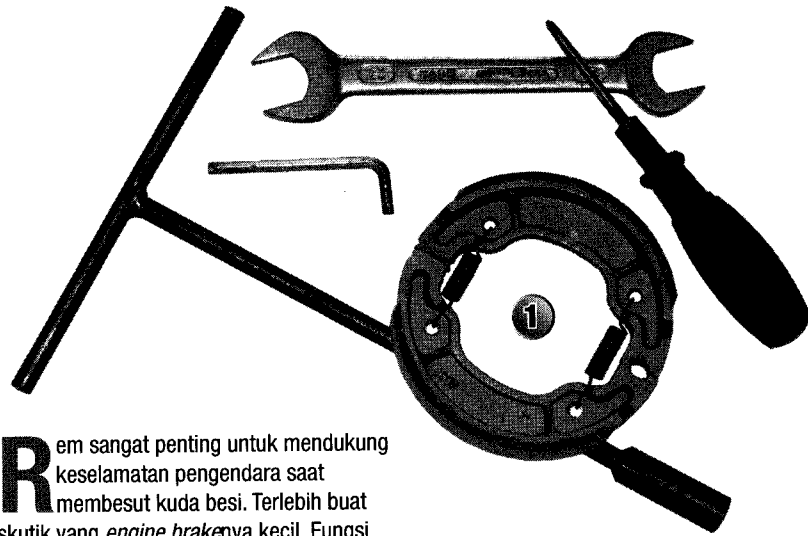
Nah, dengan kampas yang lebih tebal (milik Kaze), dipastikan piringan gak akan termakan oleh pelat dudukan kampas. "Kan punya jarak pakai yang cukup panjang. Cuma *ya* itu, harus rajin-rajin ngecek juga," tutupnya.

Hayo pilih mana, piringan kemakan apa kampasnya yang habis? •



KAMPAS REM BELAKANG SUZUKI SPIN

MENGGIGIT DENGAN HARGA MURAH



Rem sangat penting untuk mendukung keselamatan pengendara saat membesut kuda besi. Terlebih buat skutik yang *engine brakenya* kecil. Fungsi penghenti laju, baik depan atau belakang harus bekerja maksimal.

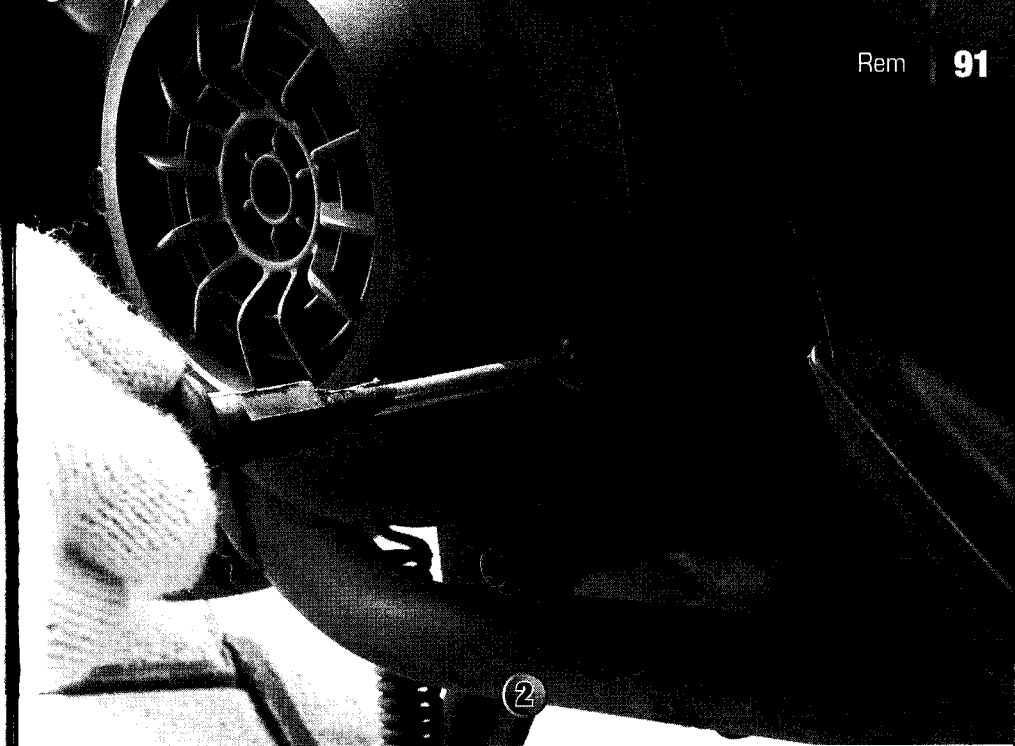
Makanya, kalau kurang mumpuni atau sudah habis masa pakainya, segera benahi. Contoh rem belakang Suzuki Spin. "Kadang kurang pakem dan suka *ngelos*. Padahal kampas dan kabel rem sudah dibersihkan," keluh Agus Fauzan pemilik skutik berkapasitas 125 cc keluaran 2008 itu.

Namun Anda enggak perlu resah. Ada banyak cara untuk mengatasinya. Salah satunya bisa pakai kampas Yamaha RX-King, bahannya lebih empuk. "Rem jadi lebih *menggigit*," yakin Chumil dari bengkel Ondol's Selatan Motor (OSM).

Cara pasanganya juga mudah, tanpa ada ubahan pada kampas tersebut dengan rumah kampas Spin. "Tinggal pasang *aja*. Oh ya, kalo mau yang lainnya, bisa pake kampas Suzuki Thunder 125 cc," tambah pria yang *ngepos* di daerah Kostrad, Jaksel.

Yuk, praktik pemasangan agar rem tambah *ngegigit*! Pertama, siapkan kampas rem belakang RX-King, lalu kunci ring 22, T-12, obeng kembang dan kunci L-4 mm (**Gbr.1**). Sudah? Sekarang motor distandar tengah, biar *gak jomplang*.

Pertama, gunakan obeng kembang buat buka *cover* mesin agar mudah melepas



baut knalpot (**Gbr.2**). Dilanjutkan dengan membuka baut pengikat knalpot dengan kunci L-4 mm (**Gbr.3**).

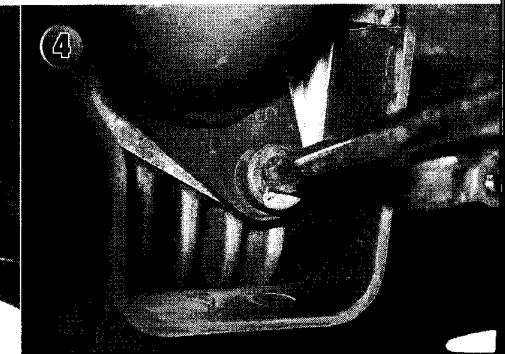
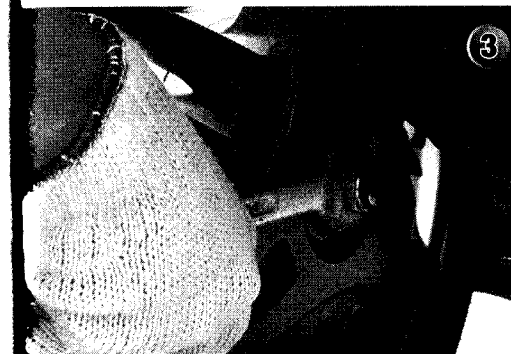
Setelah knalpot dilepas, kendurkan baut pegangan knalpot dengan kunci T-12. Sedang kunci ring 22, untuk membuka baut pengikat ban (**Gbr.4**), sambil menekan rem belakang. "Seandainya susah bukanya, minta bantuan teman buat menarik rem belakang," tambahnya.

Setelah ban dicopot, lanjutkan mengganti kampas rem. *Eh*, jangan

dipasang dulu kampas barunya, sebaiknya bersihkan juga bagian pengereman itu dengan kuas kecil atau sikat kawat. "Agar kinerja rem bisa lebih maksimal," sahutnya.

Sudah bersih? Baru lanjutkan dengan memasang kembali kampas rem yang dimaksud tadi dan jangan lupa pasang per kampasnya. Setelah semua terpasang seperti semula, dilanjutkan mengatur jarak main dari handle rem tersebut.

Gimana, sip *kan*? •



STUT AS MASTER REM KAWASAKI KAZE R

BISA PAKAI PUNYA HONDA SUPRA



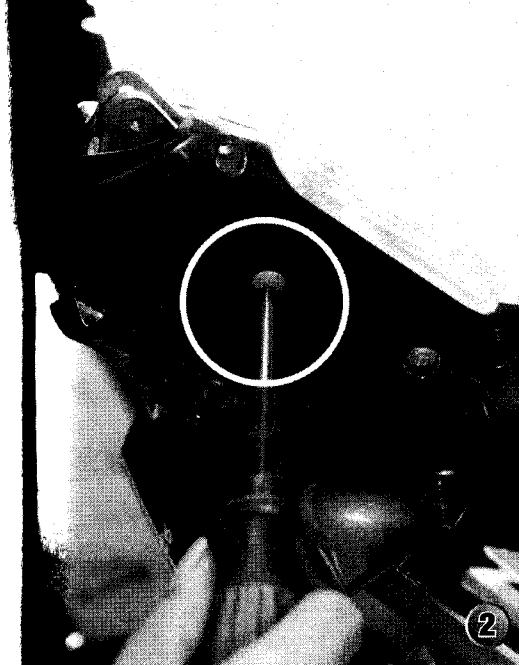
Ribet juga ya, kalo punya motor udah cukup berumur. Saat harus mencari *spare-partnya*, kadang agak-agak susah. Padahal, komponen yang dibutuhkan masuk kategori penting. Contoh peranti pendukung dalam mekanisme pengereman kuda besi kesayangan.

Seperti dialami Isal, warga Lubang Buaya, Jaktim pembesut Kawasaki Kaze R 2003. Suatu saat tiba-tiba rem depannya bermasalah. "Pas mau direm, eh remnya malah kurang pakem!" bilanganya. Setelah diselidiki, ternyata *stut as* master remnya sudah berkarat.

Pemicunya, peranti itu kurang dicek dan dirawat. Sehingga banyak kotoran mampir di sana dan merusak komponen itu. Alhasil, itu mengganggu kinerja peranti pengereman. Apesnya, pas mau diganti baru, *part* itu sempat tak tersedia. *Walahhh...*

Untunglah Hadi, mekanik dari Kebongce Motor (KM) di daerah Jati Makmur, Pondok Gede, Bekasi punya solusinya. "Gak perlu bingung! Pakai saja *stut as* master rem depan bawaan Honda Supra (**Gbr.1**)," ujarnya sembari bilang pakainya *part* orisinal karena proses pembuatannya lebih presisi. *Toh* harganya terjangkau.

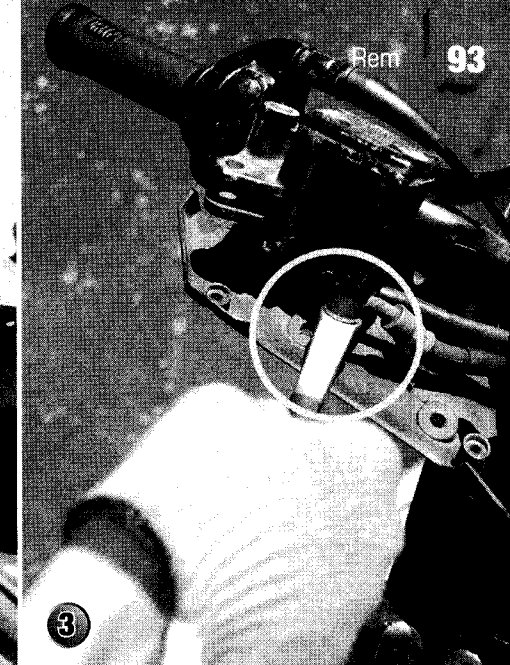
Oke, masalah hampir beres. Sekarang tinggal cara aplikasinya. Pertama lepas semua



baut pengunci pada batok lampu Kaze memanfaatkan obeng kembang (**Gbr.2**). Setelah peranti itu lepas, langsung kita kosongkan minyak rem yang tertampung pada master rem atas dengan cara melepas slangya pakai kunci 12 (**Gbr.3**).

Ingat! Biar enggak tercecer, tampung minyak rem yang *ngocor* pakai wadah atau botol oli. Sampai di sini, lanjutkan membuka klip *stut as* master rem (**Gbr.4**) dan diteruskan dengan menarik keluar peranti tersebut menggunakan tang jepit (ujungnya lancip). Kalau sudah keluar, pasti kelihatan *tuh stut as* master rem yang jadi biang kerok. Langsung ganti peranti itu dengan bawaan Supra yang sudah ditebus tadi. Anda pasti tahu cara memasangnya. Ikuti saja seperti aslinya.

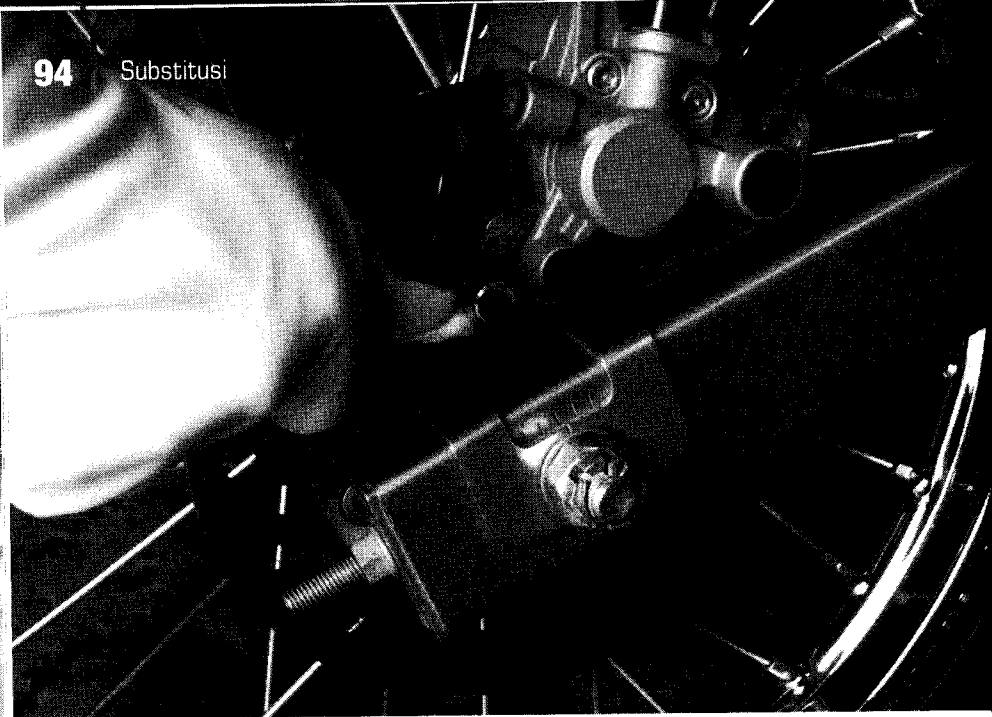
Setelah itu, tinggal rakit lagi peranti lain yang sudah dibuka. Langkahnya, tinggal membalik waktu membuka tadi. *Eh*, tetapi tunggu. Sebelum mengisi kembali minyak rem pada master, bersihkan dulu mangkuk master rem pakai air. "Biar gak ada kotoran yang tersisa," anjur Hadi.



Kalau sudah, baru deh isi minyak rem baru dengan spesifikasi yang dianjurkan pabrikan. Terakhir, Anda tinggal mengecek fungsi remnya.

Coba tekan tuas rem berulang-ulang (pompa) agar minyak rem turun ke kaliper, lalu isi lagi minyak remnya kalo di master berkurang. Lakukan sampai rem benar-benar bekerja. •





KAWASAKI KLX 150 PAKAI KAMPAS REM HONDA GL-PRO

MURAH NAMUN PAKEM

Dipakai setiap hari, tentu masa pakai komponen akan habis. Salah satunya, fungsi rem belakang pada Kawasaki KLX 150 milik Zaka Jaya Prakasa. "Ternyata kampasnya cepat banget habis," ujar warga Bekasi, Jabar ini.

Sayangnya, saat ia akan mengganti *part* itu dengan yang baru, di beberapa bengkel atau toko *spare-part* sempat belum tersedia. "Wah, gawat *nih kalo* belum ada yang punya komponen orisinalnya. Padahal, peranti itu kan penting banget untuk keselamatan," khawatirnya.

Tak mau kehabisan akal, ia menyambangi bengkel milik sahabatnya yang kebetulan juga punya besutan berkapasitas 150 cc itu. "*Gue* yakin, selain sebagai pemilik KLX 150, dia juga kan pebengkel. Pasti punya solusinya," yakin Zaka.

Betul *aja*. Setelah ngobrol dengan Ragil Lanang Gumilang, mekanik Kebongce Motor (KM) itu, ia punya jalan keluarnya. "Gampang. Pakai punya Honda GL-Pro *aja*. Harganya juga murah, *kok*," ungkap mekanik yang tinggal di daerah Jati Makmur, Pondok Gede, Bekasi ini.

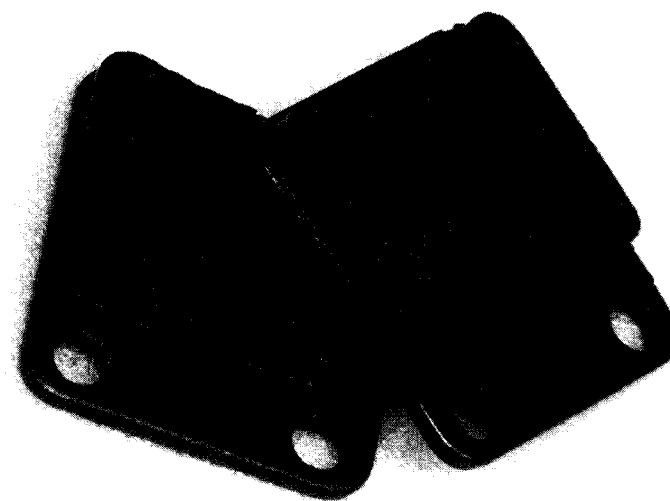
Alhasil, Zaka pun langsung menebus peranti itu dan meminta agar Ragil memasangkan sekalian. Seperti biasa, sebagai panduan Anda, berikut ini praktik pemasangan dibantu Ragil. Pastinya kunci-kunci yang dibutuhkan adalah L-5, L-6, obeng min dan kampas remnya.

Posisikan motor dengan standar samping. Lalu, lepas *braket* kaliper belakang pakai kunci L-6 (Gbr.1). Bila kaliper sudah copot dari cakramnya, tinggal dorong kampas lama menggunakan obeng min (Gbr.2), agar piston kaliper bisa lebih agak ke dalam. "Sehingga kampas rem yang baru bisa langsung masuk ke cakram," tuturnya.

Berikutnya lepas baut pengunci kampas rem dengan kunci L-5 (Gbr.3). Sekarang pasang kampas rem Honda GL-Pro. "Kampas ini harganya terjangkau dan enggak susah nyarinya," urai Ragil sambil menunjuk *part* pengganti itu (Gbr.4).

Setelah sudah terpasang, tinggal kita kecangkan kembali komponen yang tadi dikendurkan, lalu kocok berulang-ulang tuas rem menggunakan kaki dan pastikan rem benar-benar padat.

Beres? Tinggal kita rakit lagi *part-part* yang tadi kita pereteli. Langkahnya, tentu saja tinggal membalik tahapan waktu membukanya tadi. "Sekarang, fungsi rem kembali normal. Anda pun tak perlu ragu lagi pakai motor itu setiap hari," tutup Ragil. •



PASANG CAKRAM DEPAN BAJAJ XCD 125

PAKAI PELEK PULSAR 180

Nurdin, guru SDN Cipulir 03 Pagi ogah membiarkan rem depan Bajaj XCD 125 yang baru dibelinya itu masih standar model teromol. Ia memutuskan mengubah jadi tipe cakram, memanfaatkan pelek bekas Bajaj Pulsar 180 punya anaknya yang kebetulan sudah tak terpakai.

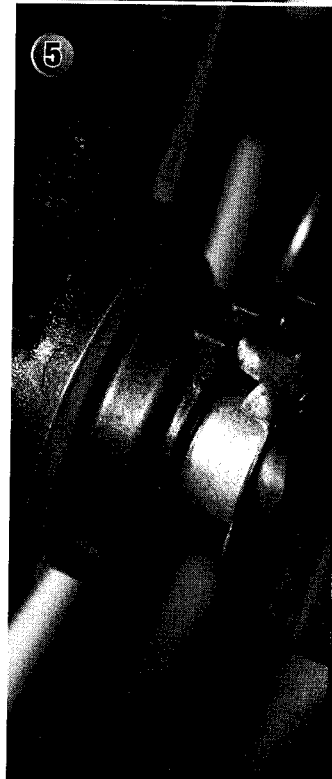
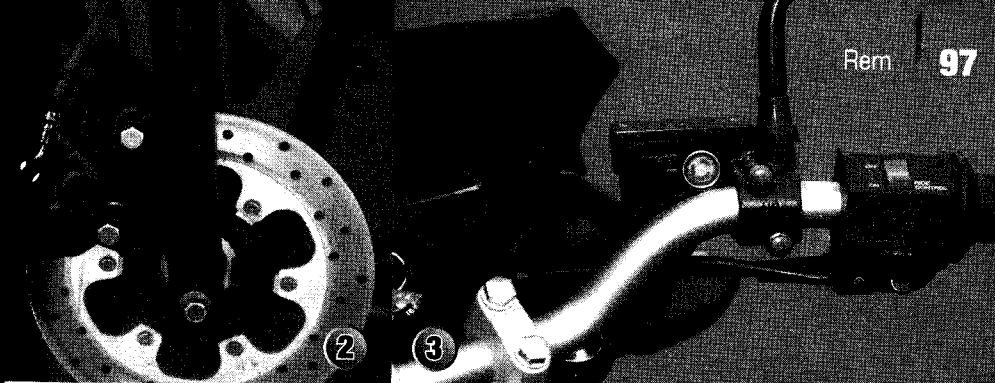
Keuntungan pakai pelek kakaknya XCD 125 itu, "Untuk diubah jadi model disc brake jadi lebih gampang. Karena pelek depan Pulsar 180 sudah ada dudukan cakramnya **(Gbr.1)**," bilang Said, bos Mj Motor (MjM) di Jln. Sultan Iskandarmuda, Arteri Pondok Indah, Bungur, Jaksel. Selain itu, pelek Pulsar 180 juga lebih lebar dari XCD 125. Sehingga bisa dijejali ban lebar.

Untuk urusan perangkat disc brakenya, bisa pakai kaliper dan master rem Yamaha RX-King **(gbr.2)** yang banderolnya cukup terjangkau. "Berikut sama tabung sokbreker depannya **(Gbr.3)** yang ada dudukan kaliper. Sementara batang sokbrekernya tetap pakai punya XCD 125, lantaran diameternya sama," tambah Junianto, mekanik MjM. Nah, kalau ogah repot, bisa tebus paket rem cakram plus tabung sok depan RX-King itu di MjM.

"Pakai piringan Pulsar 180 (baru), hasil instalasi digaransi 2 bulan. Bila ada masalah, perangkat itu diganti baru," jamin Said. Masih kata alumnus Akutansi Universitas Pancasila, Jakarta ini, ubahan yang mesti dilakukan bila pakai pelek Pulsar 180 berikut girboks spidometernya, yakni hanya perlu menyesuaikan lubang dudukan as roda di tabung sok Yamaha RX-King **(Gbr.4)**.

"Soalnya as roda Pulsar 180 untuk laher roda ukuran 6301. Sedang RX-King lebih gede dikit, karena buat laher 6202. Caranya, lubang dudukan as roda di tabung sok King itu disok pakai bos yang diameter lubangnya disesuaikan sama as roda Pulsar 180/XCD 125," jelas Said diamini Junianto.

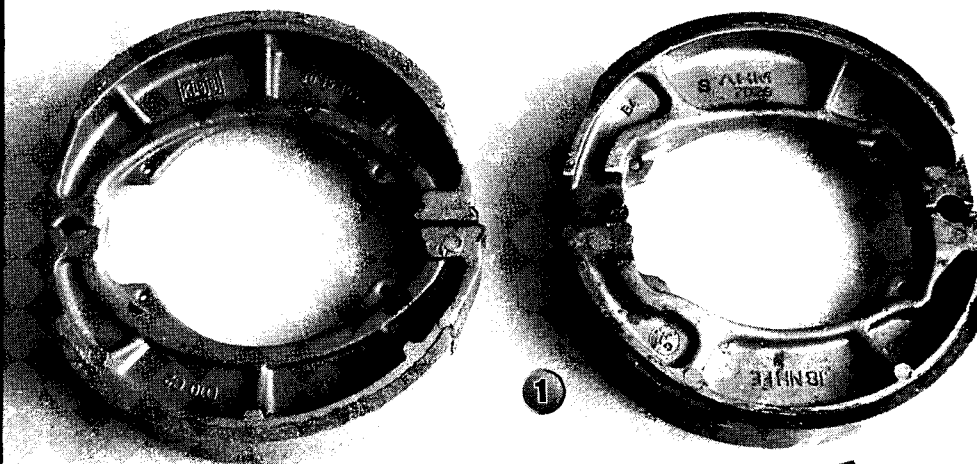
Selebihnya, cuma perlu menyesuaikan bos roda bagian kiri dan ring penahan girboks spidometer **(Gbr.5)**, serta pelat tambahan untuk pegangan sepatbor depan. Mudah kan? •



1

KAMPAS REM BAJAJ PULSAR 180 & 200 DTS-i

SEDIKIT MAHAL, TAPI OKE

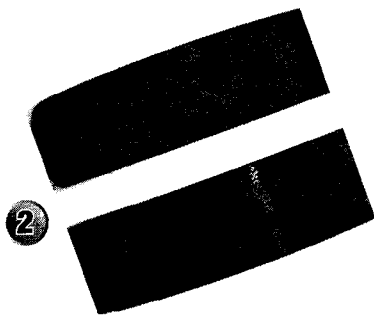


Spare-part Bajaj Pulsar kerap dikeluhkan agak susah dicari. Seperti dialami Darwin, warga Kemang, Jaksel, "Waktu itu, rem belakang tiba-tiba kurang pakem, mau ngeloyor aja," ungkap pria yang selalu wara-wiri dengan besutannya.

Maka diboyonglah si kuda besi ke bengkel yang ia kenal dan ternyata dugaannya benar, "Wah, kampasnya sudah tipis nih. Kalau mau *safety*, ya mesti diganti," tukas Zacki mekanik 3M Motor di daerah Ciledug, Tangerang.

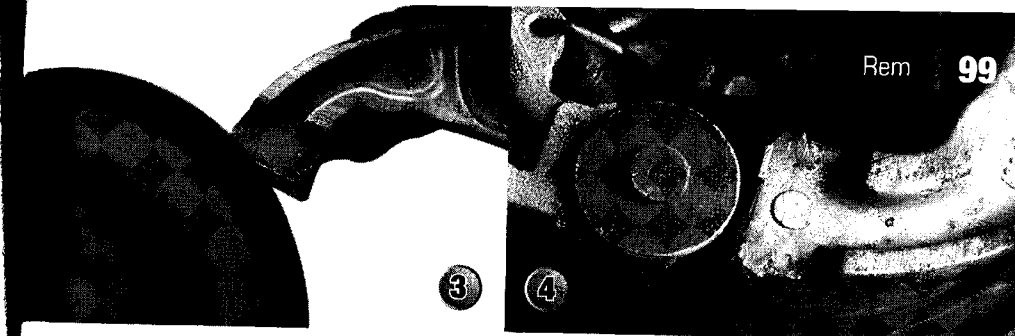
Setelah ditelusuri, saat itu sempat tak satu pun penjual onderdil terdekat yang punya peranti itu. Maklum, hanya dealer resmi yang berani menyediakan, jumlahnya juga terbatas dan jauh dari lokasi perkara.

"Kalo susah carinya, mending pakai punya Honda Vario. Tetapi ada trik khusus sewaktu



pemasangan dan tanpa harus mencopot ban," ucap Zacki (Gbr.1).

Part milik Vario memang lebih mahal karena bahannya asbes, pastinya lebih kuat dan awet. "Sedang asli bawaan motor, berbahan non-asbes. Kekurangannya lebih cepat habis akibat gesekan antara kampas rem dan piringan rem (Gbr.2).



Mari langsung kita praktik! Pertama siapkan peralatan kerjanya, kunci ring 14, 17, 22, kunci pas 10, kikir bulat dan gerinda. Parkir motor dan pasang standar tengah biar gak jatuh.

Kemudian kita kendurkan dan lepas baut penahan rumah kampasnya yang ada di sebelah kanan pakai kunci ring 14. Terus kendurkan dua baut pengait as rodanya dengan kunci 17 sebelah kiri dan kunci 22 di sisi kanan, sambil memutar berlawanan arah jarum jam.

Setelah baut sisi kanan copot, tinggal kita ketuk palu batang as rodanya, jangan sampai lepas semua, cukup sampai setengah pelek. Kemudian lepas teromol remnya dilanjutkan dengan mencopot kampas rem yang lama.

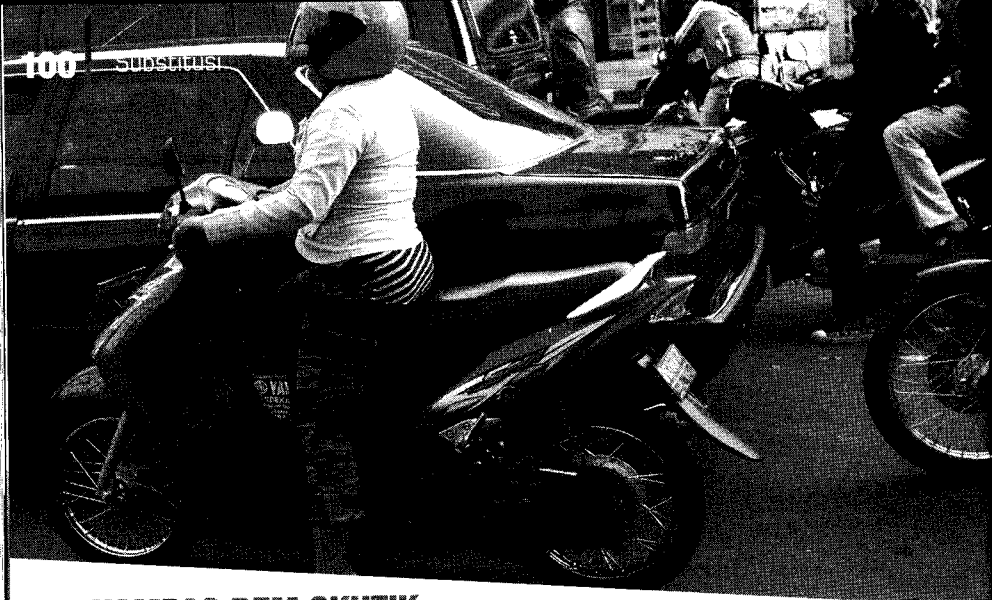
Nih dia trik khusus pemasangannya. Pertama mesti memapas sedikit dudukan kampas rem Vario dengan gerinda

sebanyak 0,1 mm (Gbr.3). Jika masih kurang, ulangi lagi sampai ngeplak dengan pada dudukan di rumah teromol Pulsar (Gbr.4).

Juga sedikit mencoak dengan kikir bulat di bagian kanan dudukan kampas remnya, biar pas dengan batang cam lubenya (Gbr.5). "Pernya jangan lupa dikaitkan lagi di posisi semula," jelasnya.

Selesai. Sekarang tinggal rakit ulang semuanya seperti waktu melepasnya, pastikan semua baut terpasang kuat dan sempurna. •





KAMPAS REM SKUTIK

BOLEH JUGA JERUK MAKAN SEMANGKA

Selain kampas kopling, kampas rem juga terancam kerja rodi akibat macet. Meski kerjanya enggak seberat kampas kopling, namun tetap saja perilaku *stop and go* (SAG) selama macet jadi pemicu utamanya.

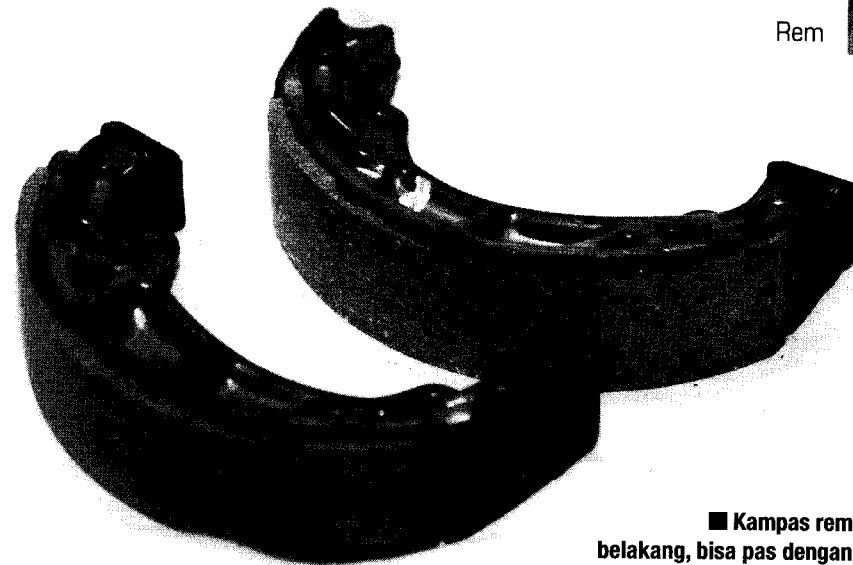
Khusus bagi skutiker, kondisi jalanan di Jakarta seperti ini benar-benar lebih enggak menguntungkan. Pasalnya, pada mesin bertransmisi otomatis frekuensi penggunaan rem (baik belakang maupun depan) memang lebih sering ketimbang manual.

Seperti dibilang seseorang di bagian *training* di PT Indomobil Suzuki International (ISI), "Hal tersebut dikarenakan, sistem *engine brake* pada motor *matic* enggak sebesar motor bebek pada umumnya."

Ada perbedaan hasil pemakaian dengan kondisi jalan normal sama saat macet. Dalam keadaan normal, kampas rem belakang tipe teromol lebih cepat habis daripada depan. Sebaliknya karena seringnya SAG saat macet, maka kampas rem depan skutik yang standarnya sudah cakram lebih banyak terkikis.

Lebih tragisnya lagi, dari ketiga merek pabrikan ternama (Yamaha Mio, Suzuki Spin dan Honda Vario), hanya dari pabrikan berlambang S yang ada substitusinya. Nah lo...

"Bentuk kaliper pada Mio dan Vario berbeda dengan motor lain yang semerek. Otomatis dudukan kampas rem jadi beda," ujar Santo Sugandi, mekanik bengkel umum Agung Jaya Motor di Meruya, Jakbar.



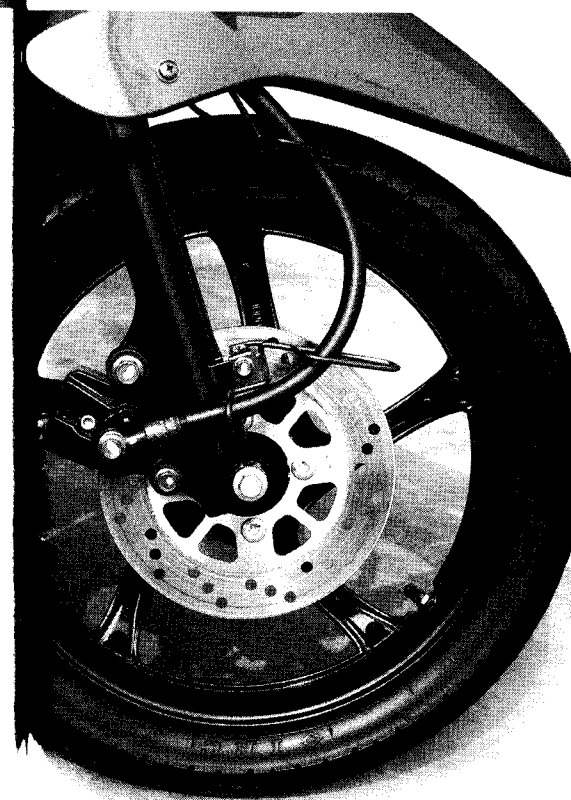
■ Kampas rem belakang, bisa pas dengan punya motor yang lebih gede

Sabar...itu hanya buat rem depan. Untuk belakang, semua merek skutik dari Jepang ada substitusinya kok. Gak tanggung-tanggung, *brake shoe* bawaan motor sport yang dipakai buat pengganti besutan ber-CVT dan dengan merek sejenis (lihat tabel).

Cuma ya itu. "Meski bisa dipakai, tapi tetap ada sedikit yang harus disesuaikan," kata Santo sambil beri contoh buat rem belakang Spin yang bisa pakai Thunder 125, per kampasnya tetap pakai punya Spin.

Wah, jeruk makan semangka, dong! •

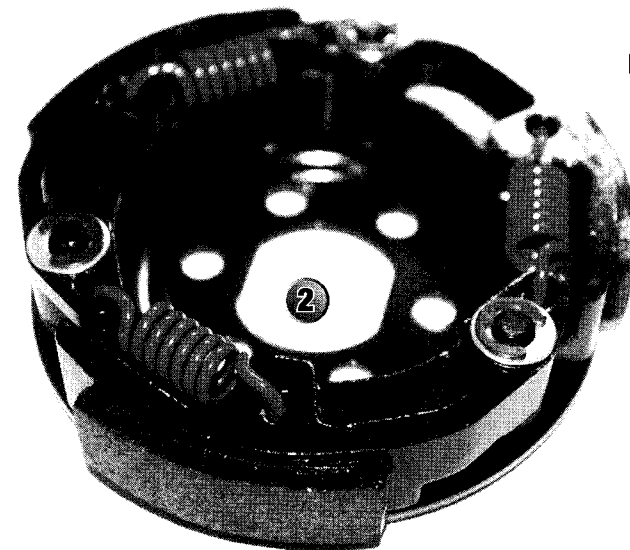
■ Vario dan Mio, belum ketemu kampas rem depan yang pas dengan kaliper aslinya





KAMPAS KOPLING SENTRIFUGAL BeAT

BISA PAKAI PUNYA MIO



Ukuran ban depan 80/90-14 dan belakang 90/90-14 pada Honda BeAT, ternyata dianggap beberapa konsumen masih kekecilan. Buat lebih mempergagah tampilan, maka mereka mengganti dengan ukuran 120/90-14 buat depan dan 140/90-14 di belakang dijadikan solusi.

Dengan kondisi BeAT yang dipakai *saban* hari, ternyata selain lebih banyak *nyedot* bahan bakar, ganti ukuran ban lebih besar ada konsekuensi lainnya. “Kampas kopling sentrifugalnya jadi cepat terkikis habis, seperti dialami salah satu konsumen *ogut* (saya), pembesut BeAT,” ucap Hasan, mekanik bengkel umum Hasan Motor (HM) di Kelapa Dua, Jakbar (Gbr.1).

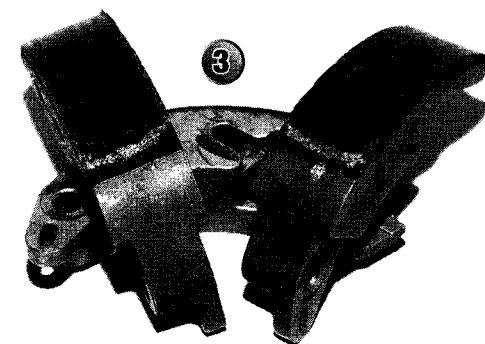
Pastinya dengan kondisi kampas kopling yang sudah tipis, membuat akselerasi skutik jadi *lelet*. Makanya enggak ada cara lain yang dilakukan selain mengganti *part* tersebut. Di pasaran, ternyata urusan ganti kampas kopling sentrifugal BeAT sempat mengalami kesulitan.

“Bahkan di dealer sekitar sini sempat mesti inden kurang lebih 2 minggu buat *dapetin part* orisinal itu. Kalau mau disubstitusi dengan bawaan Vario, sizenya

kegedekaan,” ucapnya yang diamini, mekanik dealer Honda di kawasan Kebon Jeruk, Jakbar yang enggan disebut namanya (Gbr.2).

Belum tersedia, bukan berarti *enggak* ada solusinya, *lo*. Agar BeAT konsumennya tetap bisa dibesut, kampas kopling sentrifugal orisinal Mio (Gbr.3) sementara bisa dicomot Hasan. Untuk urusan pasang, per pengikat kampas kopling sentrifugal enggak perlu diganti alias tetap saja pakai bawaan BeAT. “Biar akselerasinya tetap lumayan galak di putaran bawah, maka per tersebut mesti pakai punya aslinya,” terang Hasan.

Gak perlu bingung, kan? Apalagi saat ini part orisinal kampas kopling sentrifugal BeAT sudah mudah didapat. •



KAMPAS KOPLING HONDA TIGER



Kujiono sudah lama punya Honda Tiger 2000 keluaran 2004. Dengan seiringnya waktu, motor itu jadi tak bertenaga. "Pasti ada komponen yang sudah mengalami keausan," yakin warga Mampang, Jaksel.

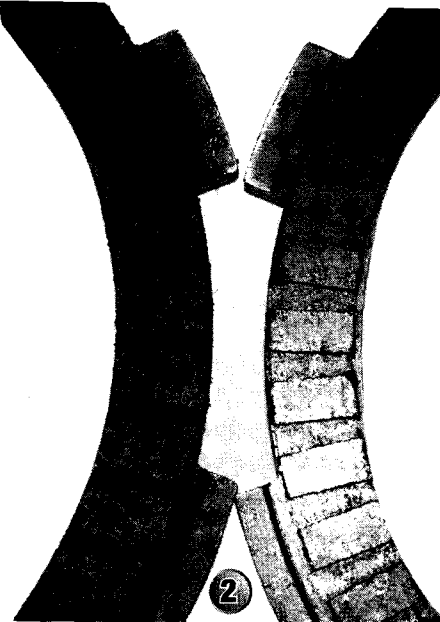
Ia pun langsung membawa tunggangannya ke bengkel Kevin Motor (KM) di Jln. Bangka Raya, Mampang, Jaksel. Setelah ditelusuri saksama, ternyata kampas koplingnya (KK) sudah tipis. Sehingga tak bisa bekerja maksimal (**Gbr.1**).

"Kalau KK habis, dipastikan motor akan selip. Alhasil motor jadi tak bertenaga, karena *power* tak tersalur sempurna.

Selain itu, motor juga bisa boros BBM," urai mekanik ini panjang lebar. Mau tak mau, kudu diganti baru.

Sayang, kebetulan saat itu KK orisinal Tiger habis di bengkel Kevin. Sebagai gantinya, ia memakai punya Honda Supra. *Emang bisa?* "Bisa, *kok*. Hanya saja, KK Supra lebih renggang dibanding KK Tiger (**Gbr.2**)," ucap Kevin sembari bilang, fungsi KK sebagai pendukung proses transfer tenaga dari hasil kerja mesin ke transmisi.

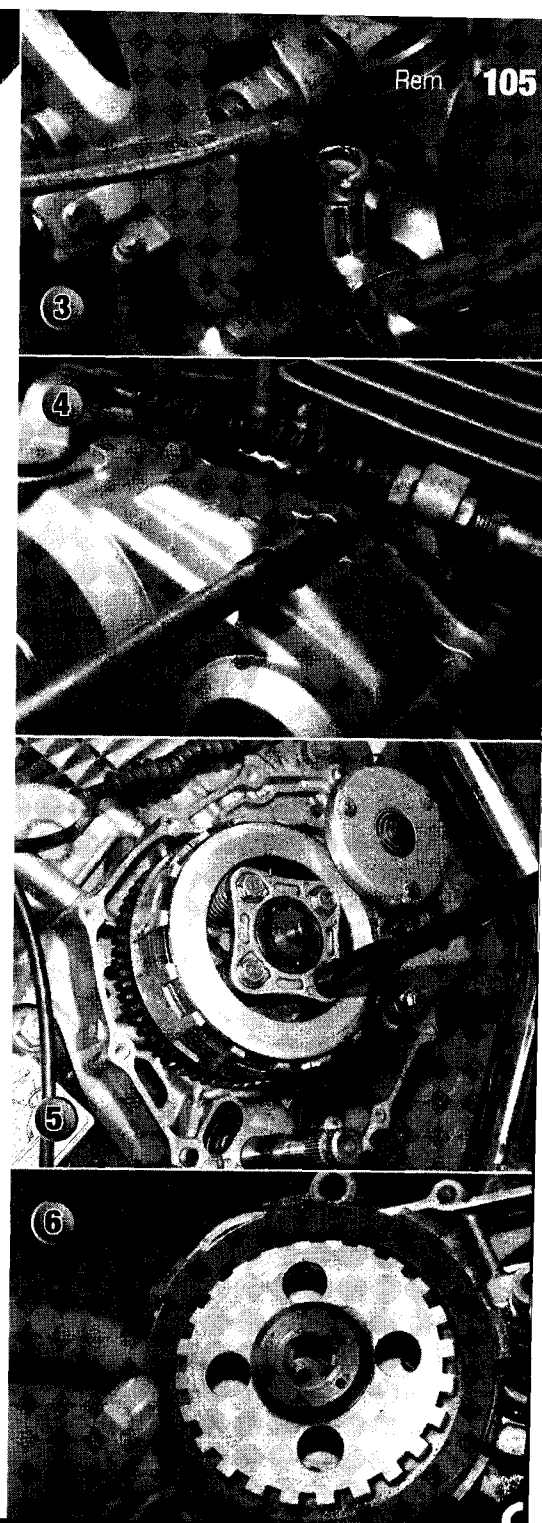
Kalau Anda ogah mengalami masalah seperti di atas, mending segera ganti peranti itu. Berikut ini proses penggantian yang dipandu Kevin pada tunggangan Mujiono.



Untuk proses membongkar, butuh kunci ring ukuran 12, T-8 dan T-10. Awali membuka baut ukuran 12 yang mengunci di kick starter (**Gbr.3**). Lalu lepaskan baut kopling ukuran 8 sebanyak 10 buah pakai kunci T-8 (**Gbr.4**). "Jangan pakai kunci ring ya, nanti bisa *slek* bautnya," wanti Kevin.

Kemudian copot baut per kopling sebanyak 4 buah pakai T-10 (**gbr.5**). Kalau sudah, baru pasang punya Supra (**gbr.6**). Oh ya, menurut Kevin, kampas kopling Tiger ada 5 buah. Sedang Supra 4 lembar. "Tetapi kalau mau ganti, cukup empat lembar aja. Sebab yang kecilnya masih bisa diandalkan. Jadi bisa di-*mix* sama kampas Supra itu," tuturnya.

Selesai. Berarti Anda tinggal merapikan lagi komponen yang sudah dilepas tadi. Langkahnya, tinggal mengurut sesuai kebalikan waktu membukanya tadi. Hasilnya, kopling Tiger milik Mujiono kembali bekerja normal, *deh*. •



YAMAHA VEGA PAKAI PER KOPLING SUZUKI SATRIA FU

LEBIH TEBAL, MAKIN NGACIR?



Dengan mesin sudah banyak ubahan, biasanya mekanik motor balap juga melakukan penggantian per kopling standar dengan model *racing* yang lebih keras. Hal tersebut dilakukan, agar kampas kopling dapat beradaptasi terhadap mesin yang sudah mengalami oprekan.

Apa yang sudah biasa dilakukan mekanik balap itu, juga banyak diaplikasi pada mesin motor standar "Penggantian itu, bisa mempercepat akselerasi mesin," kata Nicko, mekanik bengkel umum Kartika di Pos Pengumben, Jakbar.

Salah satu contoh dilakukan pada Yamaha Vega R. Untuk dapat akselerasi lebih menohok, biasanya per kopling standar diganti bawaan Suzuki Satria FU. "Secara fisik per kopling Satria FU diameternya 2,5 mm dan itu lebih tebal 0,5 mm dari pada bawaan Vega. Itu yang membuat per FU lebih keras dari punya Vega," tuturnya.

Bila penggantian per tersebut pada motor yang mesinnya sudah dioprek, memang sudah banyak yang membuktikan. Namun bila pada mesin standar seperti dilakukan Nicko, terbukti juga keampuhannya tidak ya atau malah sama saja?

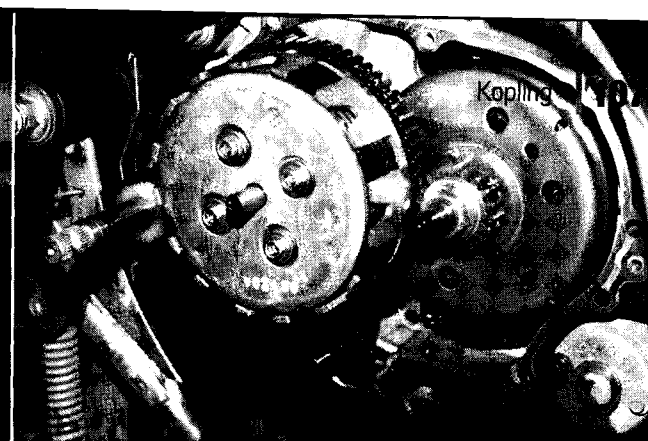
Daripada ragu, yuk kita buktikan. Alat peraga yang digunakan, Yamaha Vega keluaran 2009. Untuk pengukuran akselerasinya, kita pakai alat Racelogic-Performance Box. Sementara Mr. Testo yang berbobot 50 kg, jadi penunggangnya.

Pengetesan saat Vega pakai per kopling standar dan ketika diganti dengan per kopling Satria FU, masing-masing dilakukan 3 kali pengetesan. Hasil yang didapat, pada pengetesan kecepatan 0-40 km/jam waktu tempuhnya 3,6 detik (per kopling standar). Sementara saat ganti per kopling Satria FU, catatan waktunya jadi 2,9 detik (data selengkapnya lihat tabel).



■ Per kopling Satria FU lebih tebal 0,5 mm

Dari hasil tersebut terlihat, adanya koreksi waktu. Walau hanya berbeda 0,05 detik, tetap saja akselerasi dengan per kopling FU lebih cepat dibanding pakai per kopling standar Vega.



■ Per kopling lebih keras, bikin waktu release kampas kopling jadi lebih cepat

Bila dengan mesin standar saja penggantian tersebut bisa bikin Vega cepat *ngacir*, tentu bila mesinnya sudah oprekan bisa tambah *ngaciiir...*!

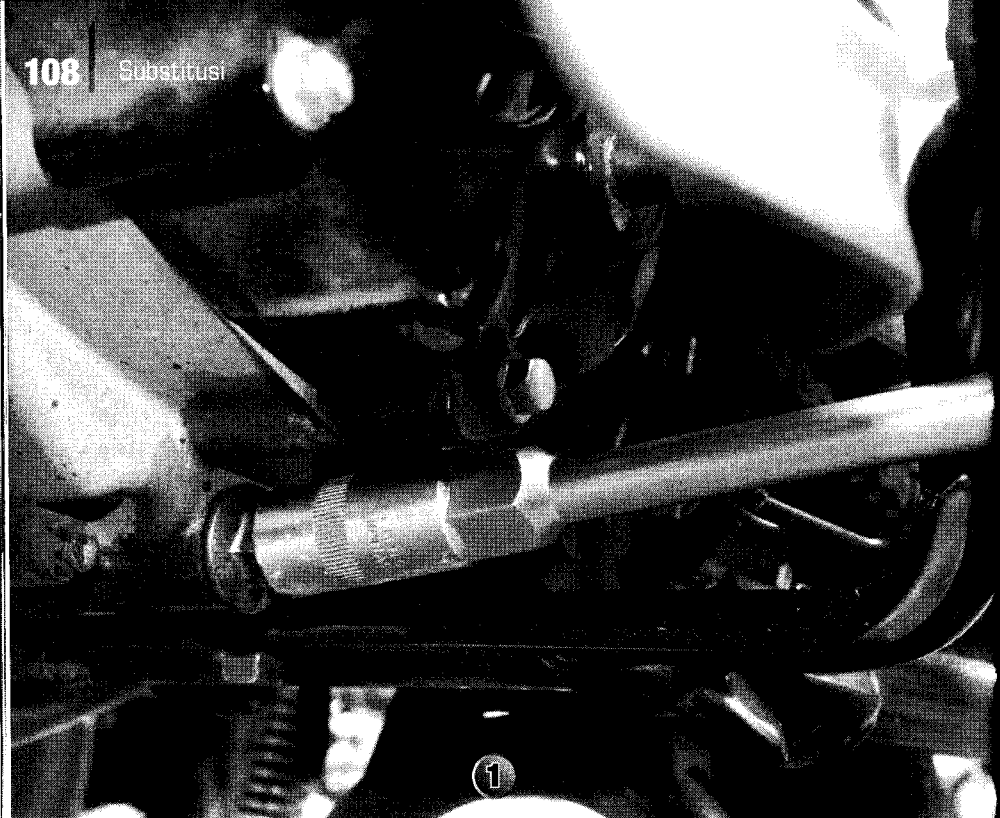
KESIMPULAN

Dengan pemakaian per kopling Satria FU yang lebih keras, membuat waktu release kampas kopling juga jadi lebih cepat. Hal itu yang memicu akselerasi Vega standar jadi terkoreksi tipis.

Tabel Hasil		
Kecepatan	Per kopling Vega	Per Kopling Satria FU
0-40 km/jam	3,6 detik	2,9 detik
0-60 km/jam	7,7 detik	6,5 detik
Jarak Tempuh		
0-100 m	8,8 detik	8,2 detik
0-201 m	13,8 detik	13,1 detik

■ Dengan Racelogic, didapat koreksi waktu 0,05 detik





KAMPAS KOPLING YAMAHA VEGA ZR

PAKAI MX ATAU KARISMA

Jika kita 'melongok' jumlah kampas kopling di Yamaha Vega ZR pasti heran. Kenapa? Sebab, di besutan ini hanya punya dua lembar, berbeda dengan tunggangan bebek lain yang sudah lama mengadopsi empat lembar untuk kampas koplingnya.

Selain itu, dari hasil survei tim **OTOMOTIF**, ternyata banyak juga yang menanyakan soal substitusinya. "Kira-kira

bisa *gak*, kalo kampas koplingnya pakai punya tunggangan lain?" tanya Rizal salah satu pembesutan Yamaha Vega ZR.

Ternyata perbincangan itu sampai juga di telinga Hadi, mekanik bengkel Ahmad Motor. "Bisa kok. Pakai punya Honda Karisma dan Yamaha Jupiter MX. Gak perlu mengubah sedikit pun," celetuk pria di Jln. Meruya Utara No.17, Jakbar ini.



Membuktikan omongannya, langsung kita praktikkan saja. Tetapi sebelum memulai, kita kudu mengumpulkan alat yang diperlukan. Obeng kembang, kunci T-8, T-12, ring 10, 12 dan 14. Sekarang fungsikan standar tengah di motor agar aman.

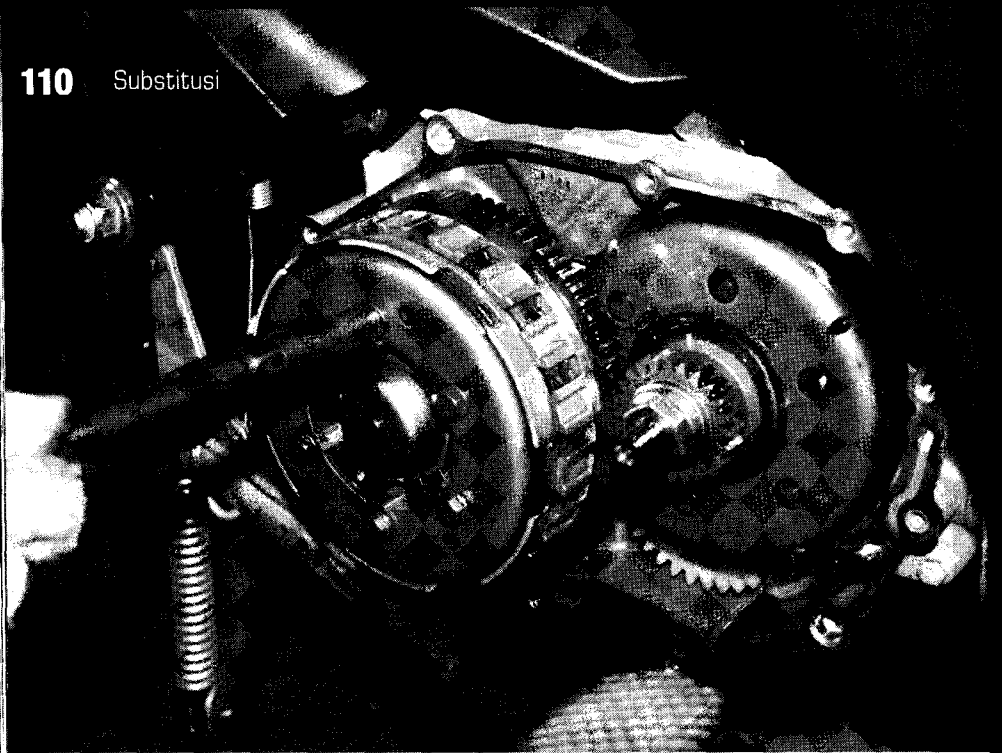
Pertama, suhu mesin motor harus dingin karena oli mesti dibuang. Caranya, buka baut pembuangan oli di sebelah kiri dengan kunci T-12 (**Gbr.1**). Lalu lepas cover bawah yang masingmasing sisi terdapat tiga buah baut, gunakan obeng kembang.

Selanjutnya, copot dua baut knalpot di depan pakai kunci ring 10, bagian tengah hingga belakang pakai kunci ring 12. Masih dengan kunci yang sama, kendurkan dan lepas empat baut untuk pegangan footstep di bagian bawah mesin.

Oh iya, jangan lupa *kick starter* juga mesti dilepas, agar lebih leluasa mencopot bak koplingnya. "Cara melepasnya, kita tahan dengan tangan gagang *kick starter*nya, lalu kendurkan baut penguncinya pakai kunci ring 14," ucapnya.

Berikutnya, langsung kendurkan dan copot sebelas baut pengancing bak kopling dengan kunci T-8 (**Gbr.2**). Setelah itu, lepas 6 baut penahan rumah kopling pakai kunci T-8 (**Gbr.3**) dan copot komponen tersebut satu per satu.

Sekarang coba kita bandingkan perbedaan ruas kampas kopling Honda Karisma, Yamaha Jupiter MX dan Vega ZR. "Punya Karisma kampasnya lebih banyak namun kecil-kecil, sedang MX agak besar. Beda dengan Vega ZR, ruasnya lebih lebar dari yang lain," ucapnya sambil menunjukkan bedanya (**Gbr.4**).



Soal harga, punya Vega ZR dihargai Rp 54 ribu sepasang. Sedang MX ada empat lembar, dibanderol Rp 70 ribu per buahnya. Lalu Karisma dilego Rp 125 ribu untuk empat lembarnya. Banderol itu bisa saja sudah berubah sesuai situasi dan kondisi terkini. Terus, keuntungannya apa, dong?

"Punya Karisma lebih menyentak untuk tarikan awal. Beda kalo punya Vega, terlalu halus dan terasa lamban untuk berakselerasi. Keuntungan lain, kita gak perlu beli lagi, *lah wong* yang dipakai cuma dua, sisanya buat cadangan deh," tutupnya. Asyik, kan? •



KAMPAS KOPLING SUZUKI SATRIA UNTUK SMASH

USIR GEJALA SELIP DAN BOROS BBM

1

Memang enggak enak kalau lagi kerja diadang masalah. Pikiran jadi kacau. Hal inilah yang dialami Bay Iskandar. Gara-gara Suzuki Smash 110 cc keluaran 2005 miliknya mengalami masalah, sebagai *sales*, ia jadi enggak bisa bekerja.

Ternyata dari motornya terdengar bunyi *ngaung*. Takut kenapa-kenapa, warga Kemanggisan, Jakbar ini langsung

memboyong tunggangannya itu ke dealer Suzuki Daan Mogot, Jakbar. "Saya takut makin parah. Makanya saya bawa ke bengkel resmi," ujarnya.

Sesampainya di dealer Suzuki itu, Bay bertemu Ferri, sang mekanik yang segera mengeceknya.

Selesai dideteksi, ternyata kampas koplingnya (KK) habis (**Gbr.1**). "Biar awet, ganti KK Suzuki Satria 2-Tak saja. Bisa

bertahan lama lo, pemakaiannya," sarannya. Untuk fisiknya, KK Satria sama dengan Smash, hanya KK Satria lebih tebal dan rapat dibanding punya Smash (**Gbr.2**).

Fungsi KK adalah pendukung proses *transfer* tenaga dari hasil kerja mesin ke transmisi. "Efeknya apabila KK habis besutan motormania akan selip. Nah, kalau sudah begitu motor akan terasa berat alias enggak ada tenaganya. Selain itu juga bisa bikin boros BBM," tambah Ferry.

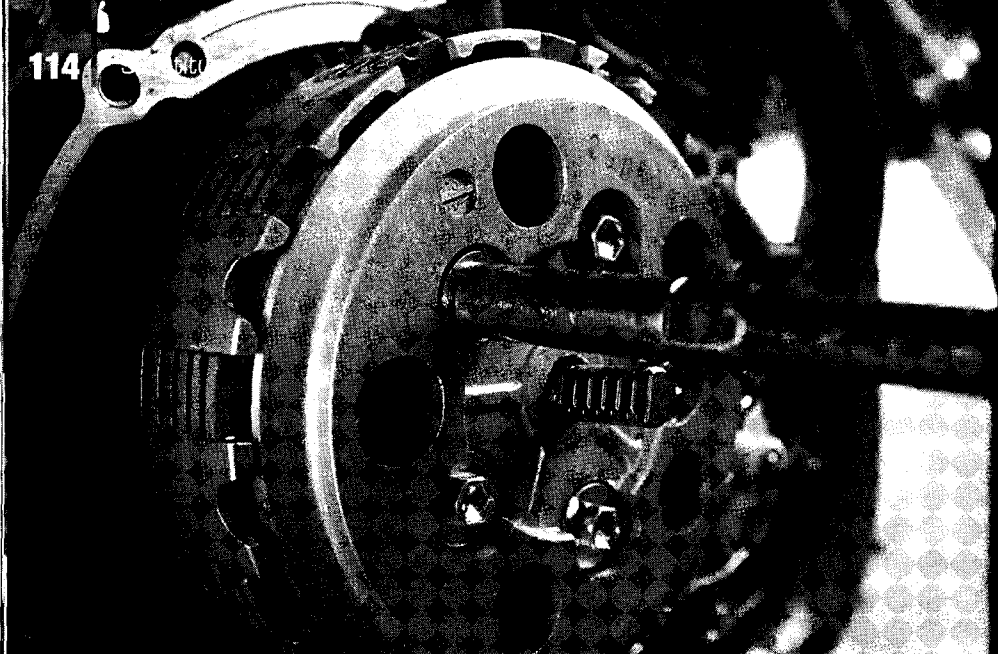
Biar motomania tak mengalami hal tersebut, mending segera ganti. Mau tau proses pemasangannya? Mari kita lihat yang dilakukan Ferri pada besutan Bay. Sebelum dibongkar, siapkan dulu perkakas yang dibutuhkan; kunci ring 12 & 10, T-8, T-10 dan kunci ring 19.

Pertama buka dulu 2 baut pengikat footstep atau pijakan kaki pakai kunci ring 12 (**Gbr.3**). "Lalu copot 2 baut knalpot menggunakan kunci ring 10," ucap mekanik itu sambil melepaskan satu baut kick starter dengan kunci ring 10 (**Gbr.4**).

Kalau sudah, baru buka baut bak kopling sebanyak 12 buah (**Gbr.5**). Selanjutnya lepas satu baut rumah otomatis ukuran 19 pakai kunci ring tadi (**Gbr.6**). Baru buka *bearing* dan *stut* kopling. "Jangan lupa, copot baut per kopling menggunakan kunci T-10 (**Gbr.7**) dilanjutkan pasang KK Satrianya," tuturnya.

Oh ya, soal harga, KK Satria lebih mahal dibanding KK orisinal Smash. "Meski lebih mahal, tapi lebih awet," tutup Ferri. Sudah beres, pasang kembali peranti yang sudah dibongkar tadi. Hasilnya, Bay jadi bisa kerja lagi deh. •





KAMPAS KOPLING SUZUKI SATRIA FU

PUNYA THUNDER 125 LEBIH MURAH

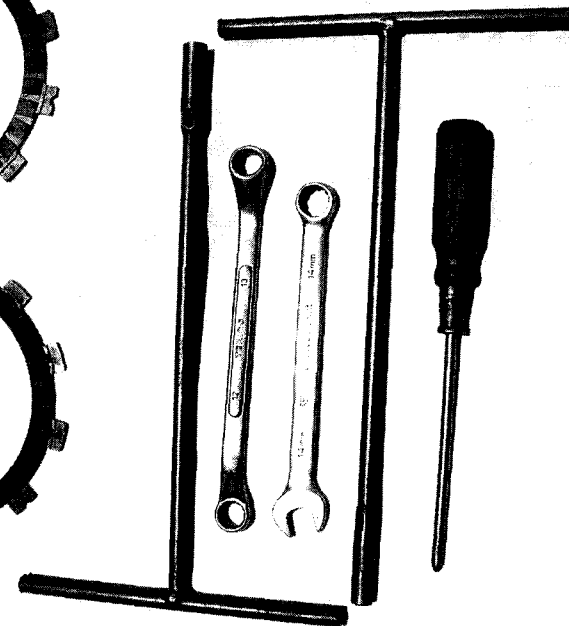
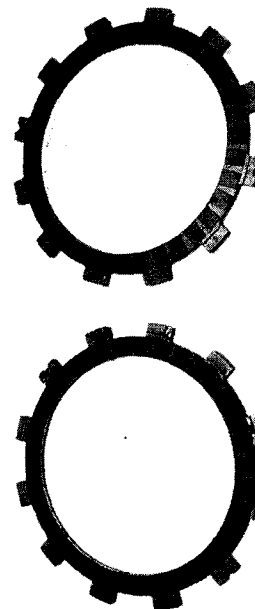
Bagi Dimas Handoko yang jadi mahasiswa di Universitas Esa Unggul, Jakarta, performa Suzuki Satria FU 150 tak perlu diragukan lagi. Namun agar performa itu tetap terjaga, perlu juga ada dana yang dianggarkan. Ambil contoh agar mesin tetap responsif, maka kampas kopling bila sudah aus perlu diganti.

Untuk keperluan membeli kampas kopling yang orisinal, perlu menyisihkan dana Rp 283 ribu dan belum termasuk ongkos bongkar pasang. Sebagai catatan, semua harga yang tercantum ini sewaktu-waktu bisa berubah sesuai situasi

dan kondisi. "Buat kantong mahasiswa, dana perbaikan tersebut masuk dalam kategori besar dan agar tetap bisa beli kampas kopling mesti berhemat, deh," ucap Dimas.

Jangan putus asa dulu dong, santai dulu. Menurut Mustafa dari bengkel Mulia Motor (MM) di Jln. Ciledug Raya, Tangerang, mahalnya harga kampas kopling FU enggak perlu jadi polemik yang berkepanjangan.

"Bukan beli *part* KW, tetap beli barang orisinalnya. Namun yang mesti ditebus kampas kopling bawaan Suzuki Thunder 125. Selain sama persis, budget yang mesti dikeluarkan Rp 35.500/lembar. Jadi kalau



perlunya 5 lembar siapkan saja dana Rp 177.500," ucap pria yang kasih biaya jasa bongkar Rp 25 ribu (**Gbr.1**).

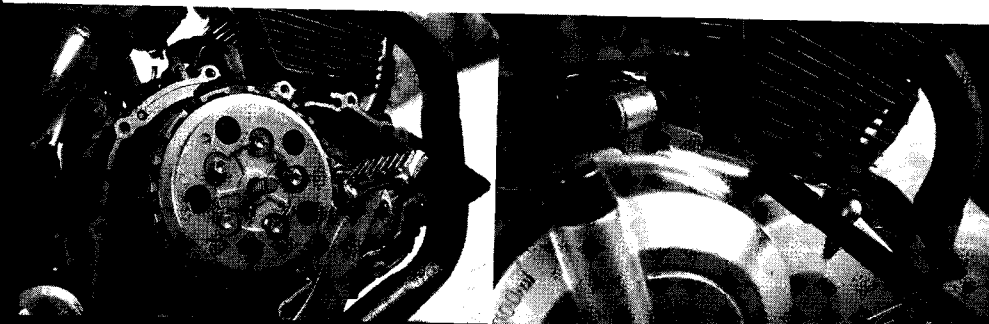
Ada waktu buat bongkar sendiri? Siapkan kunci pas 10, 12, kunci ring 14, T-8, T-10 dan Obeng plus (**Gbr.2**). Jika sudah lengkap, kuras dulu oli yang ada dalam bak mesin. "Sebelum itu dilakukan, lucuti bodi FU bagian tengah dengan obeng plus. Pastikan mesin dalam keadaan dingin saat kuras oli," ujar Mustafa.

Selanjutnya, lepas baut pengancing di bagian footstep dan *kickstarter* dengan kunci pas 12. Jangan lupa copot baut tuas kopling di bawah dengan kunci 10 dan

lanjutkan dengan melepas baut pengait bak kopling yang berjumlah 12 biji dengan kunci T-8 di sisi kanan (**Gbr.3**).

Sudah? Kalau sudah, copot secara perlahan bak koplingnya. Bila sudah terlihat bagian kampas kopling yang tertata rapi di dalam rumah kopling, kemudian buka 5 baut penyangga kopling atau baut pengunci per kopling dengan kunci T-10 (**Gbr.4**). "Baru deh copot satu per satu kampas kopling yang lama dan diganti dengan part yang baru milik Thunder 125," tutup Mustafa.

Mau jajah? •



KAWASAKI NINJA 150 PAKAI KAMPAS KOPLING SCORPIO

LEBIH MURAH RP 130 RIBU

Pernah *ngalamin* performa Kawasaki Ninja 150 Anda mengendur? Padahal, servis rutin enggak pernah lewat. Inilah yang dialami Ahmad Somad warga Kedoya, Jakbar. "Mulai tarikan bawah sampai atas terasa *melempem*. Kenapa, *nih?*" gerutunya.

Karena merasa iba, seorang teman langsung menggiring tunggangannya ke bengkel Scorpio Motor (SM) di daerah Meruya Selatan, Jakbar. Lalu bertemu dan mendiskusikan dengan Heru, juragan SM tentang masalahnya.

Setelah dicek. Ternyata, kampas koplingnya sudah tipis. "Makanya tarikan rada nahan. Harga *part* orisinal punya Ninja untuk satu setnya (6 lembar) seharga Rp 285 ribu, lo," terang Heru lagi. *Wah*, lumayan mahal *nih*, Bos? Sebagai catatan, harga-harga yang dicantumkan ini bisa saja berubah sesuai kondisi terkini.

Sabar, *kalo* mau murah bisa *kok* pakai kampas kopling Yamaha Scorpio. "Ukurannya sama, hanya beda ruas garis di dalam lingkaran yang lebih lebar dan tebal. Tetapi efeknya, akselerasi lebih enteng dibanding *part* aslinya," ujarnya sambil menunjukkan perbedaan itu (Gbr.1).

Kampas Kopling Ninja 150

Kampas Kopling Scorpio

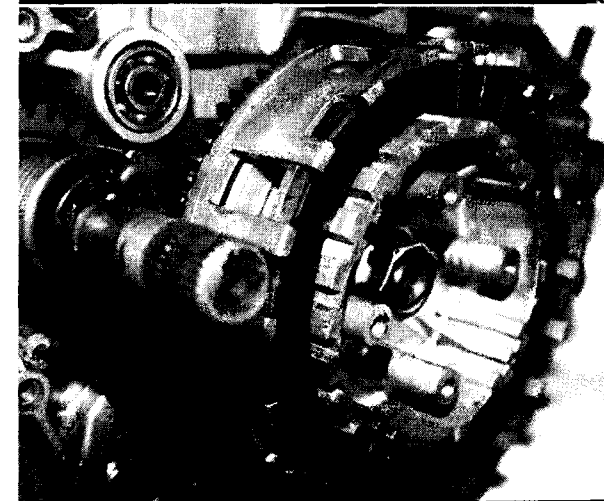
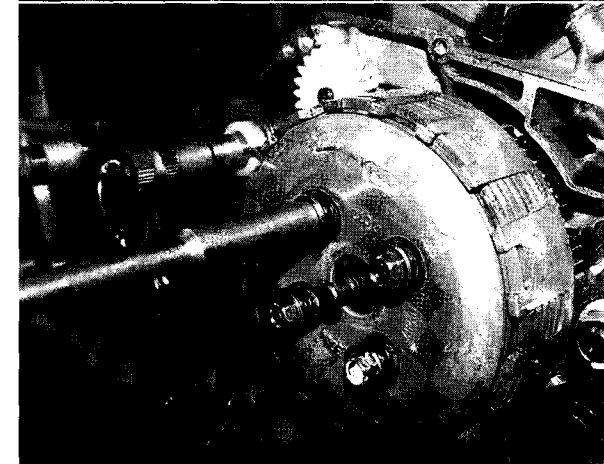
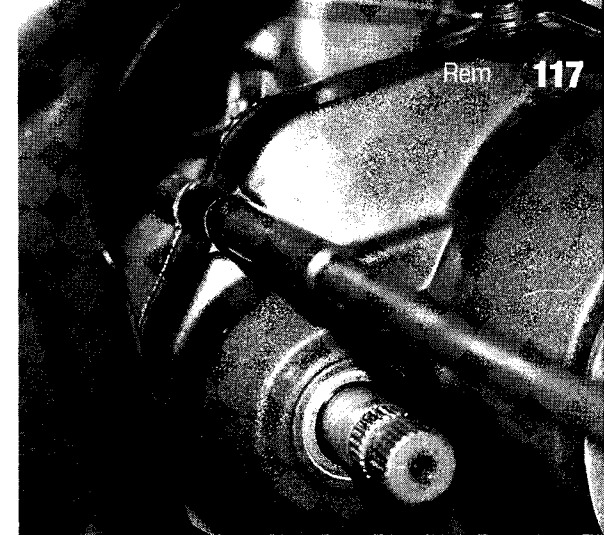
Setelah kita tebus komponen Yamaha Scorpio seharga Rp 155 ribu (selisih 130 ribu dengan Ninja) per setnya, lalu siapkan obeng kembang, kunci T-8, T-10, ring 10, ring 12 dan ring 14. Sekarang cara pasanganya.

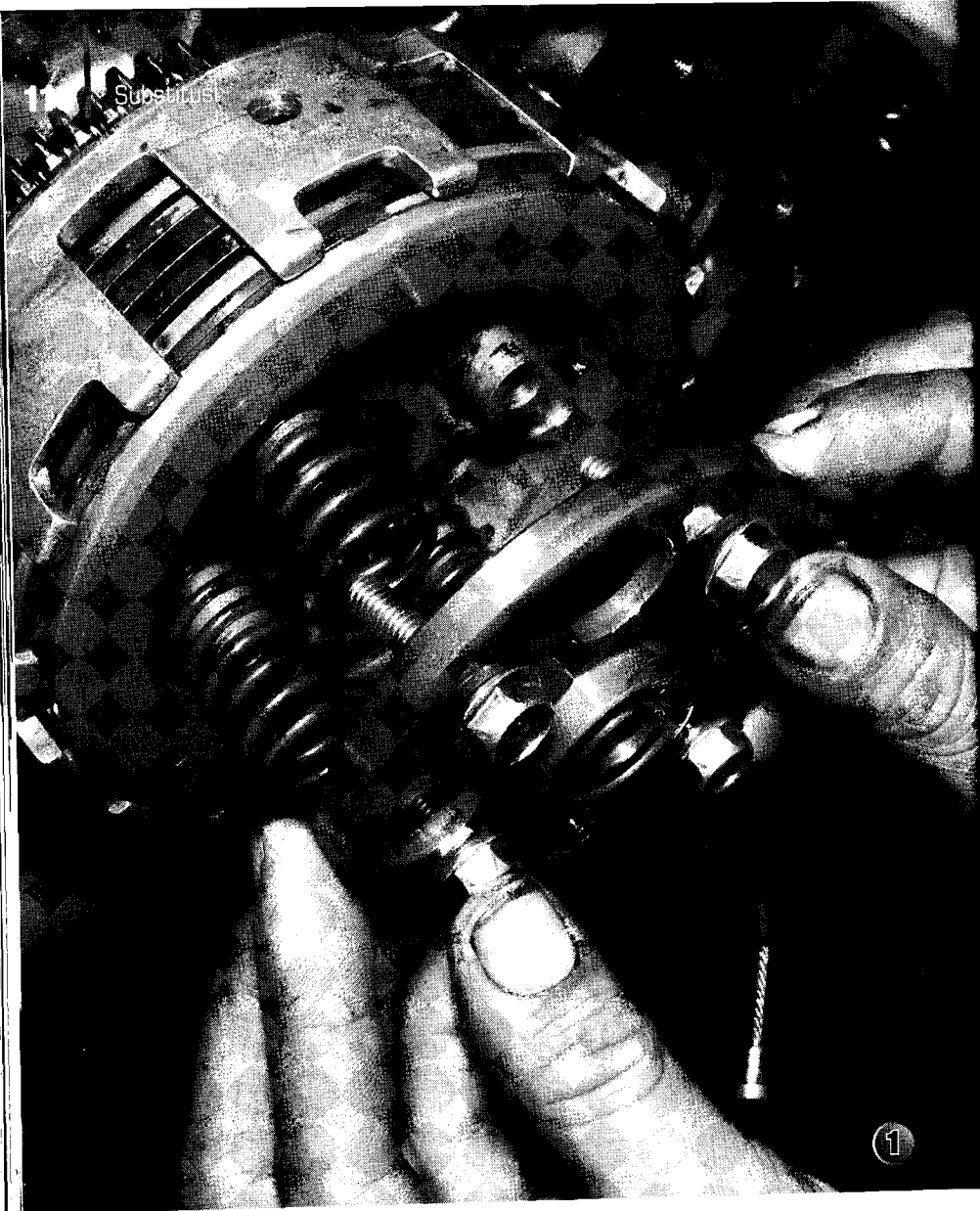
Pertama buka semua baut yang menempel pada bodi Ninja pakai obeng kembang. Lalu kendurkan dan lepas baut buangan oli mesin pakai kunci ring 14 dan juga air radiator ikut dibuang dengan melepas baut bagian bawah dengan kunci ring 10.

Sambil menunggu semua cairan habis terbuang, giliran baut *kick start*nya dilepas memakai kunci ring 12. Jika dirasa oli mesin dan air coolannya sudah habis, dilanjutkan melepas baut bak kopling yang berjumlah 10 buah menggunakan kunci T-8 (Gbr.2).

Setelah bak kopling terbuka, jadi kelihatan *deh* rumah koplingnya. Sekarang kita copot keempat baut penahan pelat kopling dengan kunci T-10 (Gbr.3). *Kalo* sudah, lepas satu per satu kampas lamanya dan masukan kembali kampas pengganti yang diselingi pelat gesek (Gbr.4).

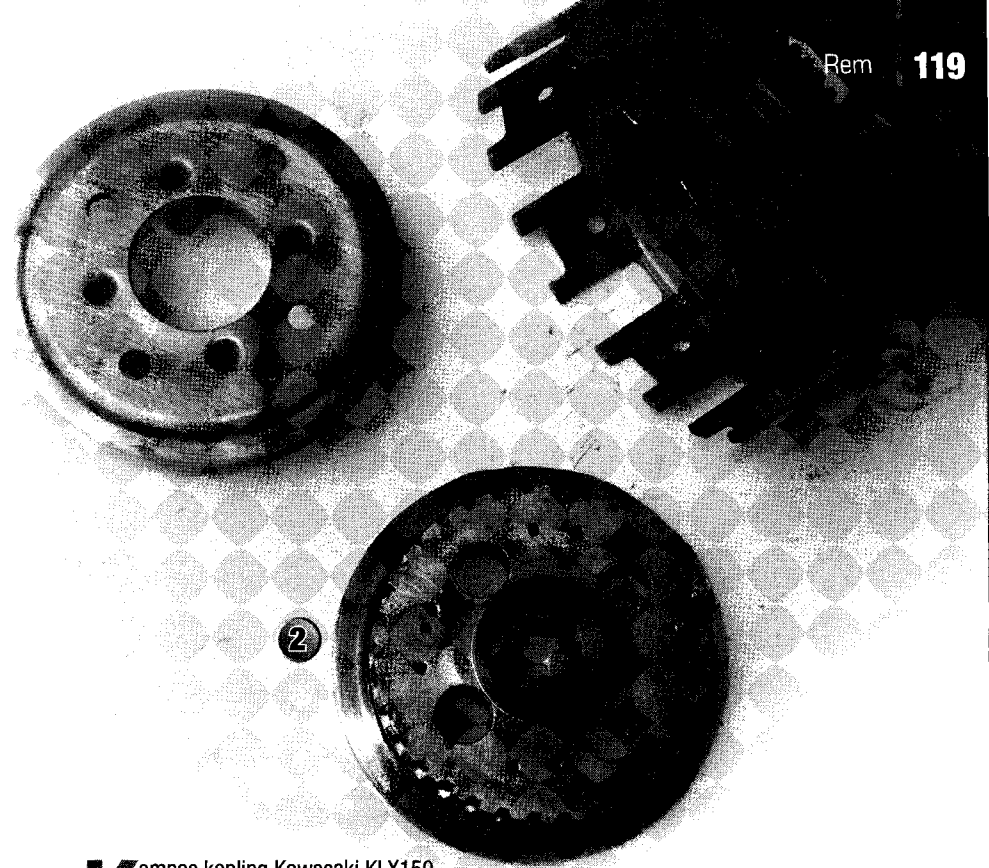
Finish deh, tinggal kita rakit ulang komponennya seperti sedia kala. "Jangan lupa saat pengisian air radiator harus dalam keadaan mesin hidup *ya*, agar semua cairan coolannya bersirkulasi," pesan pria bersahaja ini. •





KAWASAKI KLX150 PAKAI KAMPAS KOPLING HONDA GRAND

AWET DAN JOS



Kampus kopling Kawasaki KLX150 Anda sudah mulai aus? Bisa ikuti cara Ismail Budiyo, pakai punya Honda Grand. "Tetapi yang asli Jepang, ya!" katanya sembari bilang itu dipraktikkan saat kampus kopling motornya hangus.

Ubahan itu dilakukan mekanik Nick Motor, Cuplis. "Kode nomor partnya 22201-KBW-900. Selain lebih tebal, juga tahan gesekan," tambahnya.

Agar entakan kopling lebih *jos*, pernya ikut diganti punya Jupiter MX dan rumah ronsel juga dimodifikasi. Ditambahi lubang-lubang agar sirkulasi oli lebih lancar," jelasnya.

Proses pemasangannya, pertama tap oli dulu, sesudah itu buka *kick starter*, kendurkan baut *footstep* pakai kunci L-12,

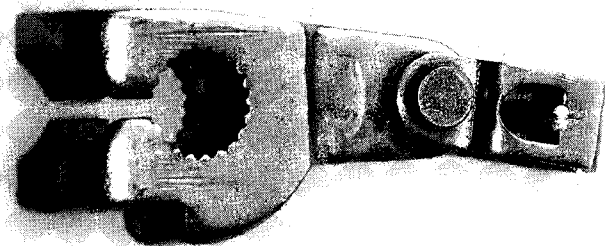
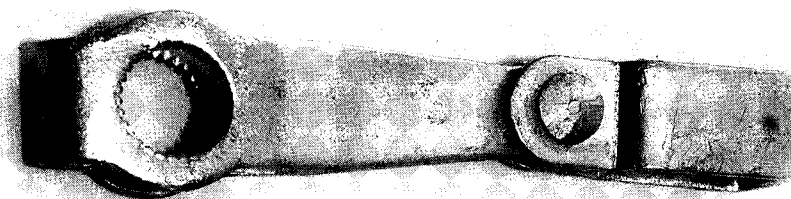
dan baut master rem. Setelah itu buka tutup bak kopling, pakai kunci T-8.

Gunakan *treker* untuk buka ronsel kopling. Sebelumnya, buka dulu pengunci ronsel pakai kunci sok 14. Lalu lepas atau buka ronsel (pengerjaan bisa juga dilakukan di bawah), lalu buka 4 baut pengunci ronsel (pakai kunci T-10) untuk melepas per kopling dan kampus rem (**Gbr.1**).

Berikutnya, modifikasi perangkat ronsel (rumah kampus kopling beserta tutupnya), yakni dilubangi mata bor 8 mm (untuk rumah kopling) dan 2 mm (untuk tutupnya). "Jumlah lubang disesuaikan saja," urai Cuplis (**Gbr.2**). Rampung itu, pasang kampus kopling Honda Grand dan per kopling Jupiter MX. •

Bikin Enteng Kopling Bajaj Pulsar 180 DTS-i

PAKAI BAWAAN YAMAHA FORCE-1



Buat *biker* pembesut motor non-kopling, jalanan macet mungkin enggak terlalu bermasalah. Sebaliknya buat yang pakai kopling tangan ala motor sport, kemacetan jalan bakal bikin jari tangan kiri yang selalu memainkan hendel kopling jadi pegal.

Emang sih, tarikan hendel kopling motor sport gak terlalu berat. "Tetapi kalau *ngoplingnya* terjadi dalam waktu lama dan kontinu, ya bikin 'kemeng' juga," kata Panji Adhisetyawan, pemilik Bajaj Pulsar 180 DTS-i edisi 2007.

Menurut seorang di kawasan Kebon Jeruk, Jakbar, tuas kopling yang ukurannya pendek jadi penyebab jari cepat pegal. Makanya agar enggak cepat terasa pegal, tarikan hendel kopling perlu dibikin enteng.

Untuk meringankan kerja tarikan tuas kopling, si mekanik mencontohkan pada tuas kopling Bajaj Pulsar 180 DTS-i. "Selain kebetulan punya motor India itu tuasnya pendek, untuk ngebongkar pasanganya juga lebih gampang dari motor sport lain," ujarnya.

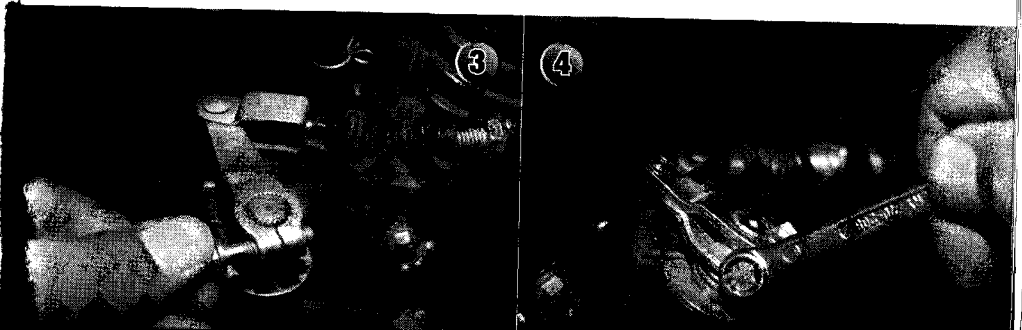


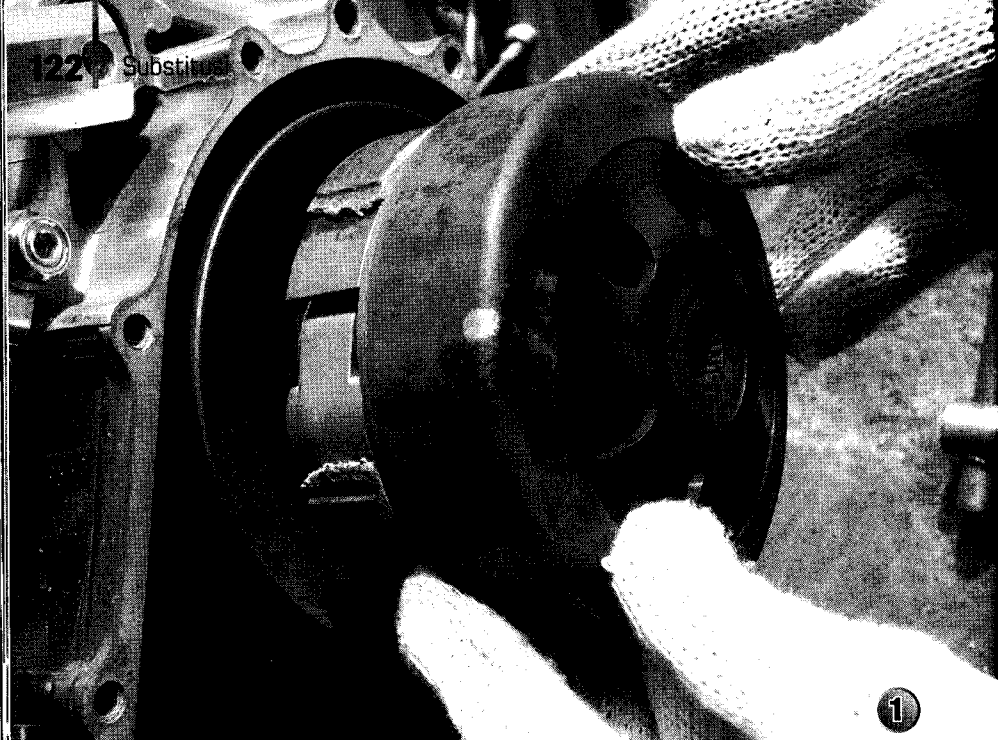
Nah, untuk menerapkan tips ini, agar dalam aplikasinya tak perlu banyak ubahan dan biaya, maka tuas kopling bawaan Yamaha Force-1 digunakan sebagai pengganti punya Pulsar. "Cara pasanganya sama dan punya Force one memang lebih panjang 1 cm dari Pulsar," tuturnya (Gbr.1).

Meski aplikasinya tinggal pasang, namun agar gerigi tuas kopling pengganti bisa lebih menggigit, maka perlu penyesuaian. Caranya, lebih dulu membuatkan celah pada bagian luar gerigi Force-1. Gunakan gergaji besi (Gbr.2).

"Di antara bagian yang digergaji, kemudian dimasukkan mur baut ukuran 8 mm. Fungsinya untuk mengunci tuas kopling Yamaha bermesin 2-tak ini ke batang kopling Pulsar," terangnya (Gbr.3).

Oh ya sebelum pasang tuas yang lebih panjang, bawaan Pulsar perlu dilepas dulu. Alat yang diperlukan enggak banyak kok, cukup pakai kunci ring ukuran 8 mm buat mengendurkan baut yang jadi pengunci tuas pada batang kopling (Gbr.4). •





KARET KOPLING GANDA SKUTIK

BIAR ENGGAK LONCAT-LONCAT

Adi Rahmat merasa heran sama skutiknya. Tiap kali diajak jalan pelan, terasa loncat-loncat. Seperti motor berkopling manual pada posisi gigi tinggi, namun kecepatan rendah yang dilepas koplingnya.

Lebih parah, kalau digas mendadak, malah muncul bunyi 'cetak-cetak'. Wah, khawatir kondisi makin parah, warga Ciputat ini segera membawa besutan ke bengkel spesialis skutik, Gandhi Racing di Jln. Pajajaran No.23 Pamulang, Banten.

Di bengkel Gandhi Santana itu, langsung disampaikan *problemnya*. "Kalo gejalanya seperti itu, yang bermasalah karet kopling ganda, pasti mulai keras dan peyang," urai Gandhi.

"Karet ini sebagai bantalan alur mengembang dan menutupnya kampas kopling, sehingga kalau sudah keras dan peyang gerakan kampas tak lancar. Makanya pada putaran rendah loncat-loncat. Oh ya, ini bisa terjadi di semua skutik /o, dan biasanya muncul kalau

jarak tempuh sudah 10.000 km," lanjutnya.

Sekarang, tinggal mengganti yang bermasalah itu. Namun mencari karet yang jangan di bengkel resmi, karena aslinya dijual agak mahal (satu set sama kampas kopling). Contoh milik Yamaha Mio. Lalu *gimana dong?*

Sambangi toko *spare part*, cari karet kopling ganda *aftermarket* milik Honda Grand. "Milik Grand bisa dipakai di Mio, Honda Vario, Suzuki Skywave, Spin dan Skydrive," tuturnya.

Bagaimana dengan Yamaha Nouvo dan Honda BeAT? "Khusus untuk keduanya harus cari milik Nouvo, kebetulan sudah ada *aftermarketnya*. Bentuknya lebih pendek dan tak ada bos (logam) di tengahnya. Kalau dipaksa pakai punya Grand gerakannya jadi tak lancar," wantinya.

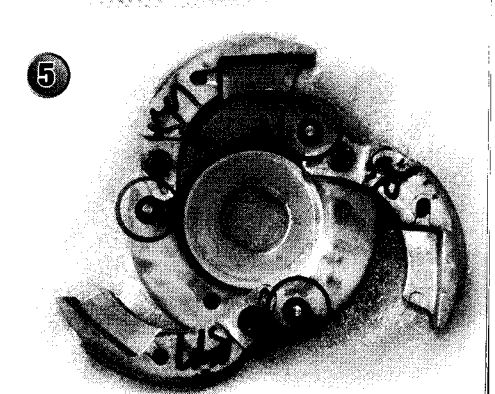
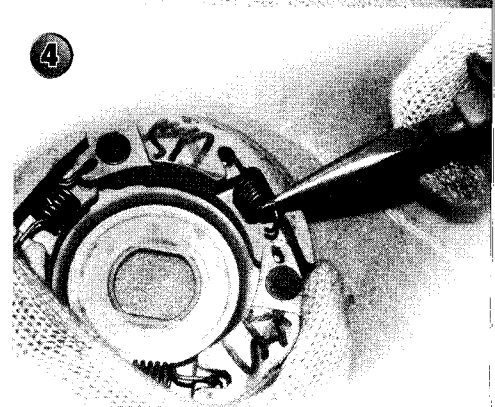
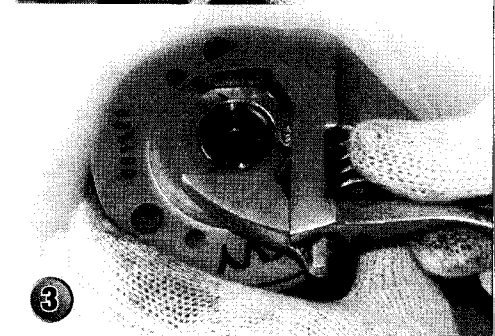
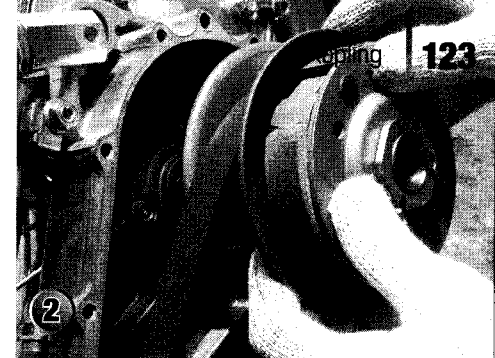
Setelah dapat komponen pengganti, mari praktik di Honda BeAT milik Adi. Pertama, lepas semua baut cover CVT pakai kunci T-8. Setelah copot, fokuskan pekerjaan pada puli belakang.

Lepas mur pengunci rumah kopling ganda pakai kunci sok 19 dan *treker* puli, bila telah terlepas tarik keluar (**Gbr.1**). Lalu angkat kopling ganda yang menyatu puli belakang (**Gbr.2**). "Lepas juga *belt*-nya," katanya.

Letakkan puli di tempat yang rata untuk melepas mur pengikatnya. "Pakai kunci ring 39 atau kunci Inggris (**Gbr.3**)," terang mantan pembalap road race nasional ini.

Sudah lepas murnya? Angkat rangkaian kampas kopling gandanya. Lalu lepas ketiga per kampas pakai tang lancip dengan menariknya keluar (**Gbr.4**). Nah sekarang terlihat karet yang bermasalah (**Gbr.5**). Cabut dan ganti yang baru.

Pekerjaan beres, tinggal rakit kembali dengan urutan kebalikan dari proses membongkar. Dan benar juga, setelah dicoba jalan, gejala yang dikeluhkan Adi pun hilang alias tak loncat-loncat lagi! •

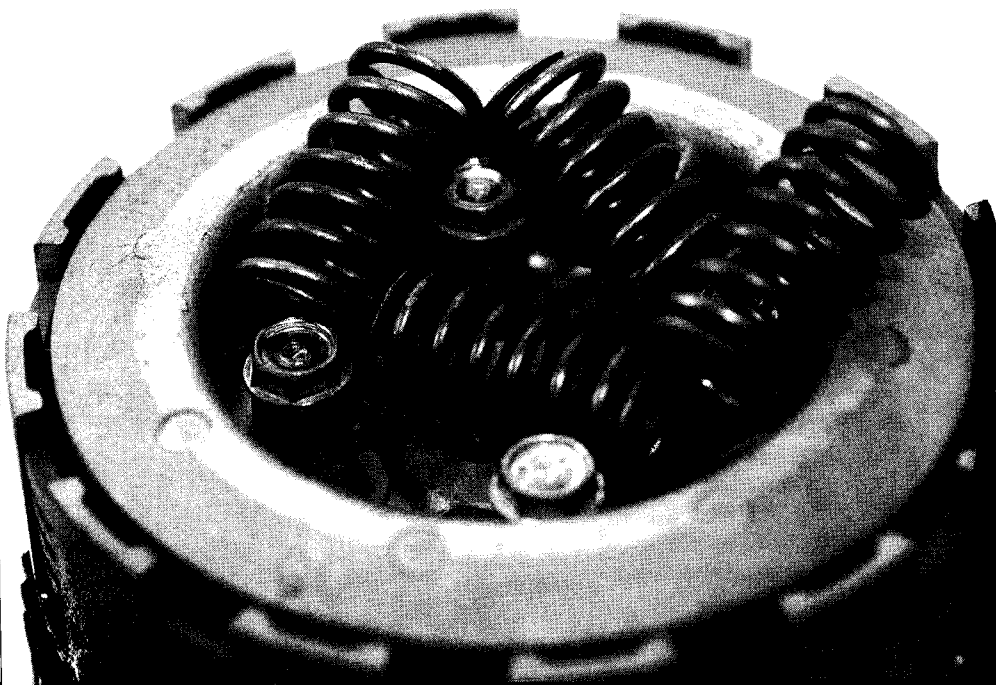


SUBSTITUSI PER KOPLING

SESUAIKAN DIMENSI DENGAN YANG ASLI

Mengubah performa mesin motor menjadi lebih dahsyat kudu dibarengi penggantian peranti pendukung. Maksudnya jelas, agar tenaga maksimal bisa tersalurkan ke roda penggerak (roda belakang) dengan baik. Salah satu perangkat yang mesti dibenahi adalah sistem kopling (*clutch system*).

Tumpukan kampas kopling yang berfungsi mereduksi tenaga mesin ke roda saat perpindahan gigi memiliki beban kerja lebih berat saat tenaga mesin melonjak. "Kasus yang sering terjadi bila tenaga meningkat, peranti *drivetrain* kalah kuat dan timbul selip kopling," tutur Toge dari Monte Motor Sport.



Makanya, alternatif paling mudah adalah mengganti per spiral yang berada di rumah kopling dengan per lebih keras. Pilihannya bisa menggunakan per dari motor lain atau mengadopsi per kopling *aftermarket* yang memang dibuat untuk motor tersebut. Bila pilihan terakhir sulit didapat, mau tak mau melakukan *swapping* menggunakan per kopling dari motor lain.

Bisa memakai per kopling yang masih satu keluarga (semerek) atau menyeberang ke merek yang sama sekali lain. Selama dimensi per kopling sama, tak ada masalah karena yang dicari adalah *pressure rate* lebih tinggi. "Pastikan diameter dalam per dan tinggi per mirip, agar tak perlu pengerjaan bubut," jelas seorang manajer servis PT Kawasaki Motor Indonesia (KMI).

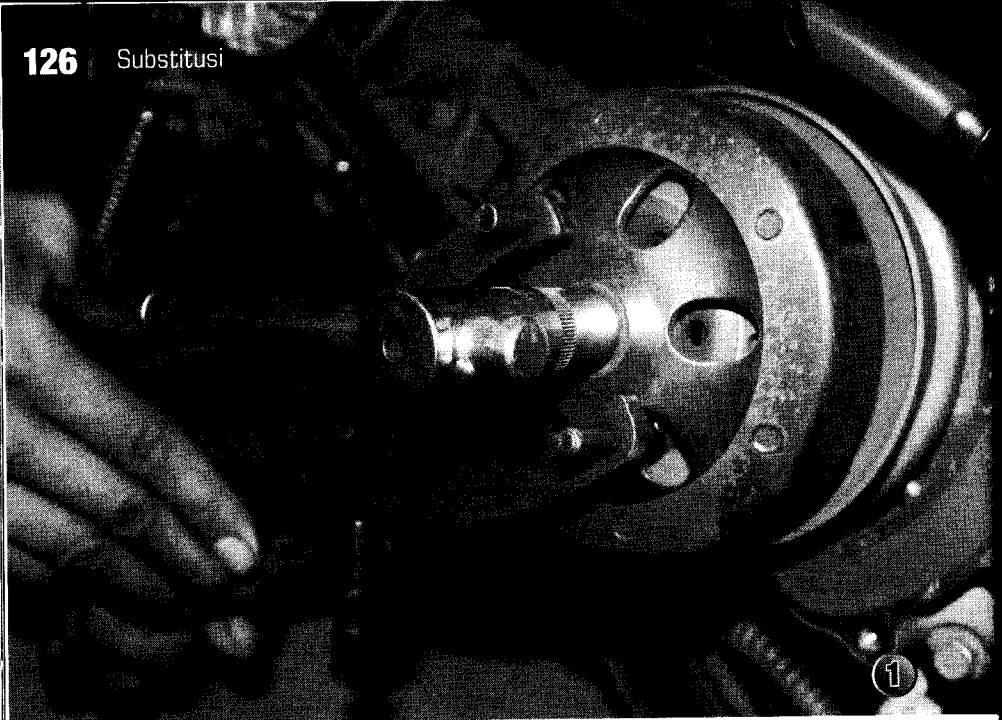
Namun, jangan lupa untuk memeriksa *pressure rate* lebih saksama karena per kopling yang terlalu keras bisa merusak rumah kopling saat pegas aktif. Biasanya ditandai dengan rumah kopling pecah atau retak karena tak kuat menahan beban pegas saat menekan kampas kopling.

Untuk mencari dimensi paling mendekati per kopling asli, paling mudah dengan membawa contoh barang ke sentra onderdil motor dan mencocokkan langsung satu per satu. Atau bisa konsultasikan dengan mekanik yang hapal luar kepala alias sering mengerjakan *clutch spring swap*.

Sekadar saran, memasang per kopling yang lebih keras sebaiknya dengan mencopot unit rumah kopling. Pemasangan per bisa lebih presisi tanpa takut miring atau meleset dariudukannya. •

Tabel Substitusi Per Kopling

Yamaha RX-King	Yamaha RX-S
	Yamaha F1Z-R
	Yamaha Jupiter-Z
Suzuki Satria RU120	Yamaha RX-King
	Yamaha RX-Z
Suzuki FXR150	Suzuki Satria FU150
Honda Tiger	Kawasaki Ninja
	Suzuki Shogun SP125
Binter Merzy KZ200	Honda Tiger
	Mega Pro
	GL Pro



PER KOPLING KYMCO FREE LX

KERAS SEKALIGUS LEBIH MENGGIGIT

Karena merasa lambat dalam berakselerasi, bikin Syaiful warga Maruya, Jakbar yang juga pemilik Kymco Free LX ini gerah. "Setiap mau *nyusul* kendaraan lain, suka gak yakin. Apalagi saat tanjakan, *capek deh*," keluhnya.

Mau di-*upgrade* performa, *nyari part* pendukungnya masih agak jarang apalagi banyak dealer yang tutup. Jadi tambah bingung *aja dapetin* komponen untuk skutik asal Taiwan itu.

Tetapi tenang... Sutar, sahabatnya Syaiful yang juga mekanik andal dari Lautan Motor (LM) ini tak berhenti berkreasi. "Gak usah pusing. Soal akselerasi *lemot*, pasti masalahnya ada pada per koplingnya," bilang pria kreatif ini.

Maklum, per itu kan ikut andil dalam mengurangi *power* mesin terbuang atau selip. "Idealnya, raungan mesin dan laju motor kan harus sama," ujarnya sembari bilang untuk mengatasi hal itu bisa pakai per kopling Yamaha Force-1. *Lho?*



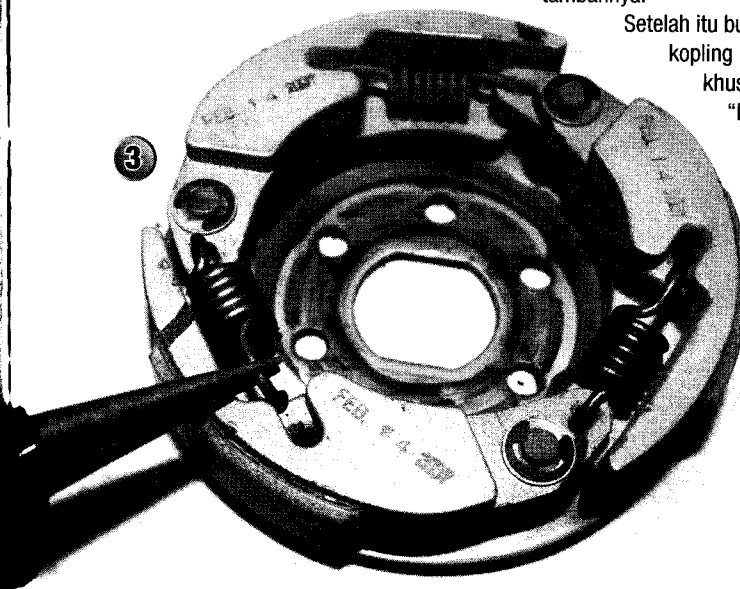
Iya, sebab selain per-nya lebih tebal dan keras, mendapatkannya juga mudah. Di toko *sparepart* motor, khusus Yamaha masih banyak dijual. Punya Kymco tak bisa dibeli peretelan, mesti satu paket dengan kampas kopling.

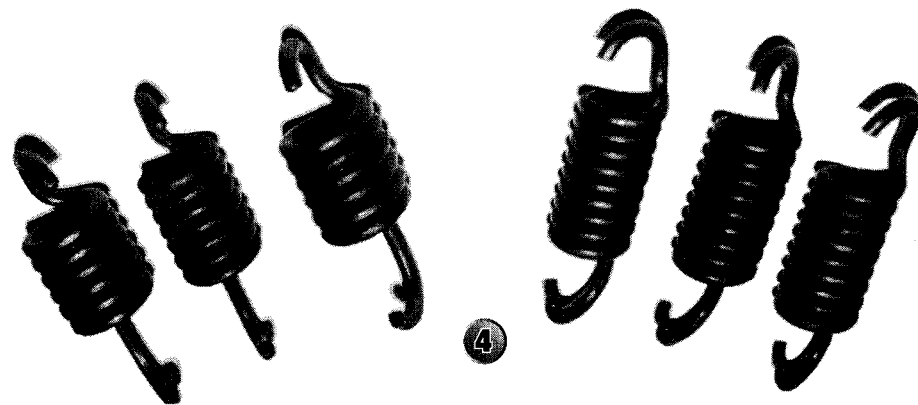
Berikut ini praktik pemasangan dibantu Sutar. Pastinya, perkakas yang dibutuhkan adalah, kunci T-8, tang jepit yang ujungnya panjang, kunci sok 14 dan 2 buah *special tools*.

Pertama, parkir besutan di tempat aman pakai standar tengah. Lalu lepas

semua baut pengancing *cover* mesin berjumlah 9 buah dengan kunci T-8. Setelah itu, lanjutkan copot mur *driven face* atau rumah kopling pakai kunci khusus (seperti huruf Y) dan kunci sok 14 (**Gbr.1**). "Kunci khusus hanya sebagai penahan saat mengendurkan mur rumah kopling," tambahna.

Setelah itu buka mur penahan kopling itu pakai kunci khusus yang lain (**Gbr.2**). "Hati-hati saat





melepas murnya, bagian pinggir mesti ditahan kaki dan tangan. Jika tidak, per CVT di dalam akan mendorong dengan keras ke atas, bisa kena muka, *lo*," wantinya.

Sekarang kelihatan *deh* per koplingnya. Lepasnya juga mudah, jepit aja pakai tang lancip **(Gbr.3)**. Sekarang pasang per kopling Force-1. "Pakai per ini, daya cengkeram koplingnya lebih bagus," urai Sutar sambil menunjuk *part* penggantinya itu **(Gbr.4)**.

Beres, Anda tinggal merangkai lagi *part-part* yang sudah dipereteli tadi. Ingat, lakukan pengetesan sebelum bawa skutik ini jauh-jauh. Itu untuk memastikan kalau kerjaan yang kita lakukan sudah sukses tergarap. "*Rasain aja*, tarikan pasti terasa lebih responsif untuk *stop and go*," yakin Sutar. •